This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Esta é uma cópia digital de um livro que foi preservado por gerações em prateleiras de bibliotecas até ser cuidadosamente digitalizado pelo Google, como parte de um projeto que visa disponibilizar livros do mundo todo na Internet.

O livro sobreviveu tempo suficiente para que os direitos autorais expirassem e ele se tornasse então parte do domínio público. Um livro de domínio público é aquele que nunca esteve sujeito a direitos autorais ou cujos direitos autorais expiraram. A condição de domínio público de um livro pode variar de país para país. Os livros de domínio público são as nossas portas de acesso ao passado e representam uma grande riqueza histórica, cultural e de conhecimentos, normalmente difíceis de serem descobertos.

As marcas, observações e outras notas nas margens do volume original aparecerão neste arquivo um reflexo da longa jornada pela qual o livro passou: do editor à biblioteca, e finalmente até você.

Diretrizes de uso

O Google se orgulha de realizar parcerias com bibliotecas para digitalizar materiais de domínio público e torná-los amplamente acessíveis. Os livros de domínio público pertencem ao público, e nós meramente os preservamos. No entanto, esse trabalho é dispendioso; sendo assim, para continuar a oferecer este recurso, formulamos algumas etapas visando evitar o abuso por partes comerciais, incluindo o estabelecimento de restrições técnicas nas consultas automatizadas.

Pedimos que você:

- Faça somente uso não comercial dos arquivos.
  A Pesquisa de Livros do Google foi projetada para o uso individual, e nós solicitamos que você use estes arquivos para fins pessoais e não comerciais.

- Evite consultas automatizadas.
  Não envie consultas automatizadas de qualquer espécie ao sistema do Google. Se você estiver realizando pesquisas sobre tradução automática, reconhecimento ótico de caracteres ou outras áreas para as quais o acesso a uma grande quantidade de texto for útil, entre em contato conosco. Incentivamos o uso de materiais de domínio público para esses fins e talvez possamos ajudar.

- Mantenha a atribuição.
  A "marca dágua" que você vê em cada um dos arquivos é essencial para informar as pessoas sobre este projeto e ajudá-las a encontrar outros materiais através da Pesquisa de Livros do Google. Não a remova.

- Mantenha os padrões legais.
  Independentemente do que você usar, tenha em mente que é responsável por garantir que o que está fazendo esteja dentro da lei. Não presuma que, só porque acreditamos que um livro é de domínio público para os usuários dos Estados Unidos, a obra será de domínio público para usuários de outros países. A condição dos direitos autorais de um livro varia de país para país, e nós não podemos oferecer orientação sobre a permissão ou não de determinado uso de um livro em específico. Lembramos que o fato de o livro aparecer na Pesquisa de Livros do Google não significa que ele pode ser usado de qualquer maneira em qualquer lugar do mundo. As conseqüências pela violação de direitos autorais podem ser graves.

Sobre a Pesquisa de Livros do Google

A missão do Google é organizar as informações de todo o mundo e torná-las úteis e acessíveis. A Pesquisa de Livros do Google ajuda os leitores a descobrir livros do mundo todo ao mesmo tempo em que ajuda os autores e editores a alcançar novos públicos. Você pode pesquisar o texto integral deste livro na web, em `http://books.google.com/`

APPENDICE N.°

Procuradoria Geral da Corôa e Fazenda

Mémoire - Consultation

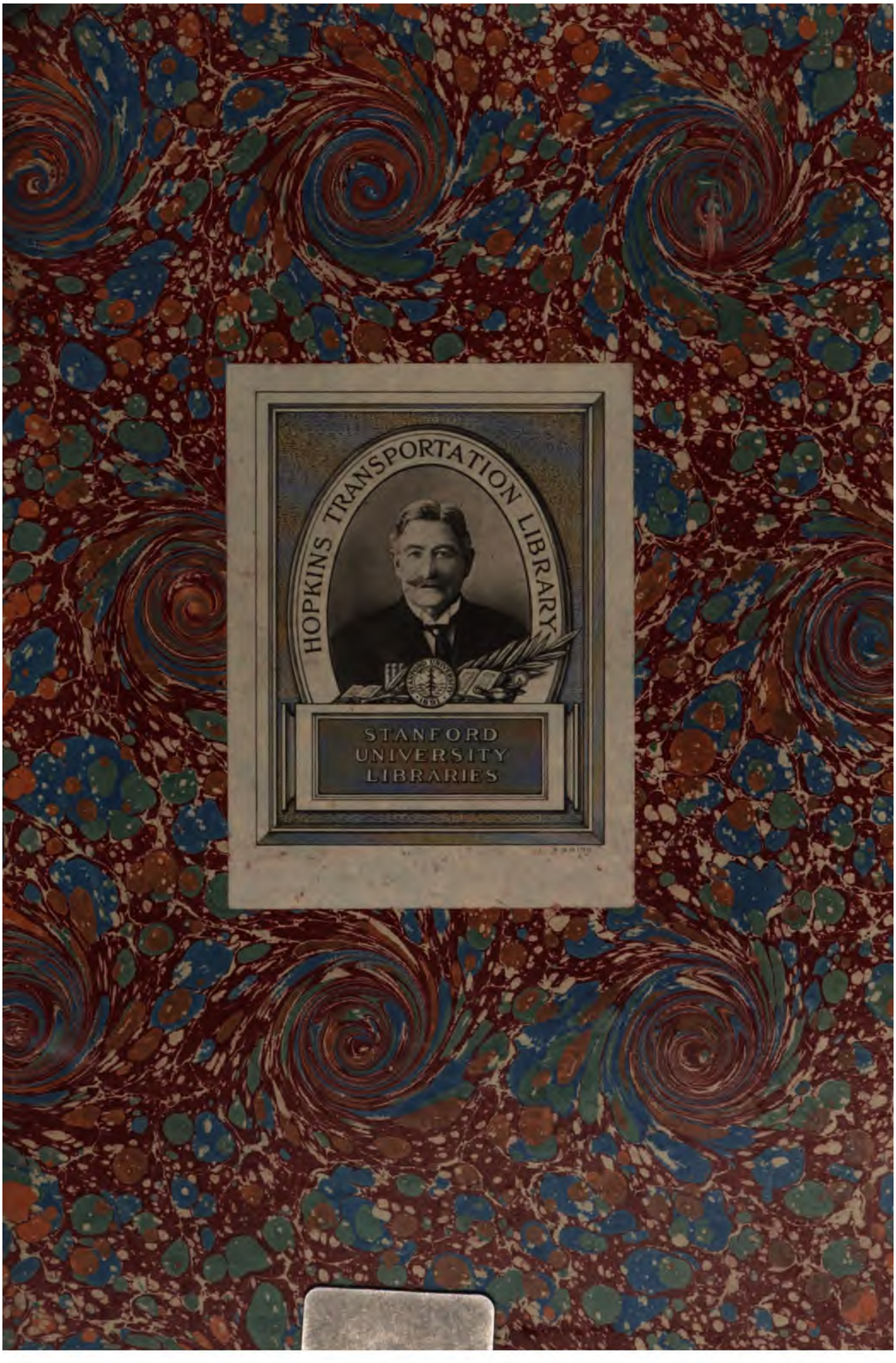
PRÉSENTÉE

AU GOUVERNEMENT PORTUGAIS

SUR LA QUESTION

DU

CHEMIN de FER de LOURENÇO MARQUES


HOPKINS TRANSPORTATION LIBRARY
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES

HE3459
L8

Dup. 1925
D. of D.

HE3459
L8

Dup. 1925
D. of D.

PROCURADORIA GERAL DA CORÔA E FAZENDA

MEMORIA-CONSULTA DIRIGIDA AO GOVERNO PORTUGUEZ

SOBRE A QUESTÃO

RELATIVA AO

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

SUSCITADA ENTRE OS

GOVERNOS DA GRAN-BRETANHA E DOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA DO NORTE

POR UMA PARTE

E O

MESMO GOVERNO

POR OUTRA PARTE

SUBMETTIDA Á ARBITRAGEM DO TRIBUNAL SUISSO «DU DELAGOA»

STANFORD LIBRARY

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1892

LIBRARY
OCT
23
1893
DEPT OF STATE.

Exchange
Library of Congress

MAY 23 1905

STANFORD LIBRARY

MÉMOIRE-CONSULTATION

PROCURADORIA GERAL DA CORÔA E FAZENDA

MEMORIA-CONSULTA DIRIGIDA AO GOVERNO PORTUGUEZ

SOBRE A QUESTÃO

RELATIVA AO

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

SUSCITADA ENTRE OS

GOVERNOS DA GRAN-BRETANHA E DOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA DO NORTE

POR UMA PARTE

E O

MESMO GOVERNO

POR OUTRA PARTE

SUBMETTIDA Á ARBITRAGEM DO TRIBUNAL SUISSO «DU DELAGOA»

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1892

PROCURADORIA GERAL DA CORÔA E FAZENDA

MÉMOIRE-CONSULTATION ADRESSÉ AU GOUVERNEMENT PORTUGAIS

SUR LE DIFFÉREND

CONCERNANT LE

CHEMIN DE FER DE LOURENÇO MARQUES

SUSCITÉ ENTRE LES

GOUVERNEMENTS DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DES ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD

D'UNE PART

ET LE

MÊME GOUVERNEMENT

DE L'AUTRE PART

SOUMIS A L'ARBITRAGE DU TRIBUNAL SUISSE « DU DELAGOA »

LISBONNE
IMPRIMERIE NATIONALE
1892

665323

INTRODUCÇÃO

É a segunda vez que uma arbitragem internacional é chamada a resolver assumptos relativos á possessão portugueza de Lourenço Marques, um dos districtos em que se divide a provincia de Moçambique, na costa oriental do continente africano.

Da primeira vez versava o litigio sobre o direito aos territorios que contornam a parte meridional da bahia d'aquelle nome, assumpto desde muito debatido entre os governos da Gran-Bretanha e de Portugal. Era uma verdadeira questão de direito internacional, na melhor accepção da palavra, já pela natureza do debate em si, já pela qualidade das partes directa e immediatamente interessadas.

Nenhum dos paizes tinha competencia e jurisdicção para dirimir o pleito perante qualquer dos seus tribunaes proprios; e, afastada, como estava, toda a idéa de solução violenta, em que á força do direito se substituisse o direito da força, foi a arbitragem de um governo amigo o meio adoptado para resolução da pendencia.

É sabido como a sentença arbitral de 24 de julho de 1875, proferida pelo presidente da Republica Franceza, poz termo a tão notavel pleito, havendo por devidamente pro-

INTRODUCTION

Pour la seconde fois, un arbitrage international est appelé à résoudre des questions relatives à la colonie portugaise de Lourenço Marques, un des districts formant la province de Moçambique, sur la côte orientale du continent africain.

Le premier litige avait pour objet les droits aux territoires qui s'étendent sur la partie méridionale de la baie du même nom, droits fort débattus depuis longtemps entre les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Portugal. C'était une véritable question de droit international, dans la plus pure acception du mot, non seulement par la nature du débat en lui-même, mais encore par la qualité des parties directement et immédiatement intéressées.

Aucune des puissances n'avait ni compétence ni juridiction pour vider l'affaire par devant ses propres tribunaux. Il y avait lieu d'écarter toute solution violente où le droit de la force primât la force du droit, et dès lors l'arbitrage d'un gouvernement ami fut le moyen adopté pour résoudre le différend.

Nul n'ignore que le jugement arbitral du 24 juillet 1875, prononcé par le président de la République Française, mit un terme à ce remarquable litige, en recon-

vadas e estabelecidas as pretensões de Portugal aos territorios contestados.

D'esta vez, tambem, é a bahia de Lourenço Marques que dá o nome ao pleito, como testa do caminho de ferro que fez objecto da concessão rescindida pelo governo portuguez; a questão tambem se ventila entre este governo e o da Gran-Bretanha, a que se associou o dos Estados Unidos; e o tribunal tambem foi constituido pelo governo de uma nação amiga, que se rege por instituições republicanas.

Não é, porém, nem o embate de direitos entre governos independentes e autonomos, nem conflictos de soberania sobre territorios, nem a falta de tribunaes proprios com competencia para conhecerem dos factos e dizerem do direito, que trazem a presente pendencia perante a excepcional jurisdicção de uma arbitragem internacional.

Excepcional a todos os respeitos, quer se considere a questão em si, quer se attenda á qualidade e natureza dos interesses representados, quer se aprecie a contenda diplomatica que conduziu á constituição da arbitragem e á definição da sua materia.

Nos seus termos mais simples a historia da presente pendencia resume-se no seguinte:

O governo portuguez fez a concessão do caminho de ferro a um determinado individuo. Este trespassou a concessão a uma companhia e com a mesma contratou a construcção da via ferrea, como emprezario geral. Mais tarde, constitue-se uma nova companhia, para quem o emprezario geral transfere os direitos e obrigações que lhe haviam resultado do contrato com a primeira companhia, e esta acceita de facto a nova companhia como emprezaria geral da construcção.

A linha é construida até uma certa altura e começa a ser explorada com caracter provisorio. Succedem-se prejuizos de grande importancia em dois invernos seguidos, e porque a companhia primitiva nem faz as reparações necessarias, nem

naissant le bien fondé des prétentions du Portugal sur les territoires contestés.

Aujourd'hui, c'est encore la baie de Lourenço Marques qui prête son nom au procès, comme tête de ligne du chemin de fer faisant l'objet de la concession résiliée par le gouvernement portugais. La question est également discutée entre ce gouvernement et celui de la Grande-Bretagne, auquel les États-Unis se sont associés, et le tribunal est aussi constitué par le gouvernement d'une nation amie, régie par des institutions républicaines.

Ce ne sont, toutefois, ni des contradictions de droits entre des états indépendants et autonomes, ni des conflits de souveraineté sur leurs territoires, ni l'absence de tribunaux compétents pour prononcer sur la matière, qui ont appelé le présent litige par devant la juridiction exceptionelle d'un arbitrage international.

Nous qualifions cette juridiction d'exceptionnelle à tous égards, soit que l'on envisage la question en elle-même, ou qu'on tienne compte de la qualité et de la nature des intérêts en jeu, soit que l'on apprécie le conflit diplomatique qui a provoqué la constitution de l'arbitrage et la définition de son but.

L'histoire du différend qui nous occupe peut se résumer comme suit:

Le gouvernement portugais accorda la concession du chemin de fer à un certain individu, qui la céda à une compagnie et traita avec cette dernière la construction de la voie ferrée, en qualité d'entrepreneur général. Plus tard une nouvelle compagnie fut constituée à laquelle l'entrepreneur général transféra les droits et les obligations que lui imposait le contrat passé avec la première. Celle-ci accepta de fait la nouvelle compagnie et l'agréa comme entreprise générale.

La ligne fut exécutée en partie et commença à être exploitée à titre provisoire. Des dégâts de grande importance survinrent pendant deux hivers consécutifs, et comme la compagnie primitive n'avait pas fait les réparations nécessaires, ni achevé

conclue a construcção no ultimo praso que para esse effeito lhe foi fixado, o governo portuguez rescinde a concessão, nos termos e por virtude de um artigo do respectivo contrato, toma posse provisoria da linha ferrea, e manda proceder a todas as reparações necessarias, bem como á construcção da parte final, até o *terminus* do caminho de ferro.

A companhia concessionaria protesta contra os actos praticados pelo governo portuguez e promette recorrer aos tribunaes para fazer valer os seus direitos. Não o faz, porém; e em vez d'ella surgem, por um lado, a viuva do originario concessionario, que era cidadão americano, e, por outro lado, os directores da segunda companhia, que era ingleza, a reclamarem dos seus respectivos governos que interviessem diplomaticamente, a fim de compellirem o governo portuguez a dar-lhes uma indemnisação.

Os dois governos accedem a essa reclamação e intervem no negocio a titulo de protecção aos direitos e capitaes dos seus nacionaes. Não pedem indemnisação definida, nem debatem com o governo portuguez o *quantum* de tal indemnisação. O que dizem é, que o governo portuguez violou o contrato por virtude da rescisão, que esta significou um confisco violento de propriedade alheia, que n'essa propriedade se comprehendem capitaes americanos e inglezes, que os dois governos devem protecção a esses capitaes, e que a questão nem póde ser resolvida pela arbitragem permittida e prevista no contrato, visto que o governo portuguez o violou, nem deve ser entregue ás justiças portuguezas, que na hypothese não dariam garantias de imparcialidade.

Debalde o governo portuguez objecta: que usou do seu direito, no uso plenissimo e incontestavel que, como governo livre e como outorgante da propria concessão, lhe cabia; que não fez esbulho nem confisco de especie alguma, antes ao contrario usou da mais extrema complacencia para com a concessionaria; que está prompto a debater com esta perante os tribunaes competentes

la construction pendant le dernier délai qui lui avait été fixé, le gouvernement portugais prononça la déchéance de la concession aux termes et en vertu d'un de ses articles. Il prit provisoirement possession de la ligne, fit procéder à toutes les réparations indispensables, ainsi qu'à la construction de la partie finale, jusqu'au *terminus* du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire protesta contre les actes du gouvernement portugais et menaça de recourir aux tribunaux pour faire valoir ses droits. Toutefois elle s'en abstînt; mais en son lieu et place, surgirent, d'un côté la veuve du concessionaire primitif, qui était citoyen américain, et de l'autre les directeurs de la seconde compagnie, qui était anglaise, lesquels réclamèrent l'intervention diplomatique de leurs gouvernements pour forcer le gouvernement portugais à leur accorder des dommages-intérêts.

L'Angleterre et les États-Unis accédèrent à cette réclamation et intervinrent à titre de protéger les droits et les capitaux de leurs nationaux. La demande d'indemnité n'a pas été définie par eux, et le montant n'en a pas été discuté avec le gouvernement portugais. Ils allèguent que ce dernier a violé le contrat en le résiliant; que sa rescision implique la confiscation violente de la propriété d'autrui; que dans cette propriété se trouvaient compris des capitaux américains et anglais auxquels les deux gouvernements doivent protection; que la question ne saurait être résolue par l'arbritrage consenti et prévu au contrat, puisque le gouvernement portugais l'a violé, ni même portée devant les tribunaux portugais qui, dans l'hypothèse, n'offraient point des garanties suffisantes d'impartialité.

C'est en vain que le gouvernement portugais objecte qu'il a usé de ses droits, en sa qualité pleine et incontestable de gouvernement libre et d'état octroyant une concession; que, loin de commettre la moindre spoliation ou confiscation, il a agit envers la compagnie concessionnaire avec la plus grande bienveillance; qu'il est prêt à discuter avec elle devant les tribunaux

a justiça dos actos praticados, a conformidade d'elles com a concessão, e as consequencias a que legitimamente devam conduzir; que nem o concessionnario primitivo nem a companhia ingleza têem capacidade juridica para demandar o governo portuguez por virtude d'aquelles actos, visto que os seus contratos de empreitada para a construcção da linha, em que o governo portuguez não foi parte, são os unicos titulos em que podem fundar as suas reclamações.

De todo este debate resulta a idéa da arbitragem internacional, suggerida a principio, por parte dos dois governos, sem este caracter e eventualmente, e a final proposta em fórma de unica solução amigavel que elles acceitariam.

Posta a questão diplomatica n'estes precisos termos, o governo portuguez entendeu dever acceitar em principio a solução proposta, sem embargo de entender que não era a mais justificada á face dos preceitos do direito das gentes e segundo os bons principios da jurisprudencia internacional. A sua convicção a tal respeito era tão profunda, que chegou a propor como quesito prejudicial, que os arbitros resolvessem previamente se o assumpto constituia materia para arbitragem international; mas essa solução intermedia não foi acceita, e a arbitragem internacional ficou assente como o meio unico de resolver a pendencia.

N'estas circumstancias, só restava escolher os arbitros e reduzir a compromisso a arbitragem. Foi o que se fez, concordando o governo portuguez com os outros dois governos quanto ao modo indirecto da constituição do tribunal por intermedio de uma nação amiga, e acceitando os dois governos a preferencia manifestada pelo governo portuguez quanto á escolha do governo federal suisso. Este governo deveria ser solicitado pelas tres potencias para nomear tres arbitros d'entre os jurisconsultos mais distinctos do seu paiz para resolução da pendencia. A definição d'esta, tal qual se redigiu no convite dirigido ao governo federal, parecia demasiado restricta e de algum modo comminatoria, porque, se por um lado indicava

compétents la justice des actes pratiqués, leur conformité avec la concession et les conséquences pouvant en découler légitimement; que ni le concessionnaire primitif, ni la compagnie anglaise n'ont capacité juridique pour intenter un procès au gouvernement portugais en vertu de ces actes, vu que leurs contrats d'entreprise pour la construction de la ligne, contrats où le gouvernement portugais n'est pas intervenu, sont les seules pièces sur lesquelles ils peuvent baser leurs réclamations.

C'est de tous ces débats qu'est issue l'idée de l'arbitrage international, d'abord suggérée par les deux gouvernements d'une maniére éventuelle et non motivée, et finalement proposée comme l'unique solution amiable qu'ils soient disposés à accepter.

La question diplomatique étant précisée en ces termes, le gouvernement portugais a cru devoir accepter en principe la solution proposée, bien qu'il soit convaincu qu'elle n'est point la plus justifiable, en face des préceptes du droit des gens et d'après les vrais principes de jurisprudence internationale. Sa conviction à ce sujet était tellement enracinée qu'il proposa même, comme question préjudicielle, que les arbitres déclarassent au préalable si la question relevait d'un arbitrage international; mais cette solution intermédiaire ne fut pas agréée et l'arbitrage international s'imposa dès lors comme seul moyen de résoudre le différend.

En ces circonstances, il ne restait plus qu'à choisir les arbitres et à réduire l'arbitrage à un compromis. C'est ce qui fut fait. Le gouvernement portugais accepta l'indication des deux autres gouvernements, touchant la manière indirecte de constituer le tribunal par l'entremise d'une nation amie; la Grande-Bretagne et les États-Unis agréèrent la préférence du Portugal quant au choix du gouvernement fédéral suisse. Les trois puissances devaient solliciter de ce dernier la nomination de trois arbitres, choisis parmi les jurisconsultes les plus éminents de ce pays, lesquels seraient invités à résoudre le litige. La définition de celui-ci, telle qu'elle a été rédigée dans l'invitation adressée au gouvernement fédéral, semblait

que a pendencia diplomatica havia versado sobre o *quantum* da indemnisação, quando realmente nada se debatêra a tal respeito, por outro lado prestava-se a uma interpretação limitativa da jurisdicção do tribunal, quanto á plenitude da pendencia, o que não podia ser a intenção das partes.

D'ahi resultou que, na negociação do compromisso, embora se entendesse dever manter-se a formula geral adoptada na nota collectiva que se dirigiu ao governo federal, não duvidaram os tres governos esclarecel-a, reconhecendo ao tribunal a plenitude de jurisdicção e competencia, que fosse necessaria, para conhecer das conclusões das partes e decidir sobre toda a materia da pendencia.

Ora, a materia da pendencia é tão vasta quanto complexa. Já dissemos que a questão debatida entre as partes, antes de resolvida a constituição da arbitragem, não versou sobre a quantidade ou sobre a fórma de qualquer indemnisação. O que se discutiu foi a legalidade dos actos praticados pelo governo portuguez, rescindindo a concessão e tomando posse da linha ferrea. Esses actos tiveram por fundamento disposições expressas do contrato respectivo, e a falta de cumprimento do mesmo contrato por parte da companhia concessionnaria.

Se a intervenção diplomatica não tem sobrevindo, tudo estava prevenido e regulado no proprio contrato. Rescindido este, nos termos em que o foi, ou a companhia concessionnaria se conformava com esse acto, ou não se conformava.

No primeiro caso, não havia materia contenciosa a dirimir perante quem quer que fosse. As partes estavam de accordo, e o contrato definia os termos a seguir quanto ao destino da concessão, taes como foram prescriptos no proprio decreto da rescisão.

No segnudo caso, e nos termos do mes-

par trop restreinte, et pour ainsi dire comminatoire, car, si d'un côté elle indiquait que le différend diplomatique avait porté sur le *quantum* de l'indemnité, alors que rien n'avait été débattu à ce sujet, d'un autre côté cette définition se prêtait à une interprétation pouvant limiter la juridiction du tribunal quant à la plénitude du différend, ce qui ne pouvait être l'intention d'aucune des parties.

Il est résulté de là que, dans la négociation relative au compromis, bien qu'il fût entendu qu'on maintiendrait la formule générale adoptée dans la note collective adressée au gouvernement fédéral, les trois gouvernements n'hésitèrent point à fixer la portée de l'acte, en reconnaissant au tribunal toute la plénitude de juridiction et de compétence nécessaires pour connaître des conclusions des parties et statuer sur toute la matière du litige.

Or, la matière du litige est aussi vaste que complexe. Nous avons déjà dit que la question débattue entre les parties, avant que la constitution de l'arbitrage fût résolue, n'a porté ni sur le montant ni sur la forme de l'indemnité. On n'a discuté que sur la légalité des actes pratiqués par le gouvernement portugais en prononçant la déchéance de la concession et en prenant possession du chemin de fer. Ces actes se sont basés sur des dispositions expresses de la concession et sur la non exécution de cette dernière par la compagnie concessionnaire.

Si l'intervention diplomatique ne s'était pas produite, tout était prévu et réglé dans les clauses de la concession. Après la déchéance de cette dernière, dans les termes où elle a été prononcée, deux cas seuls pouvaient se présenter: ou la compagnie concessionnaire s'inclinait devant l'acte du gouvernement, ou elle refusait de s'y conformer.

Dans le premier cas il n'y avait point de contestation à vider devant qui que ce fût. Les parties étaient d'accord. La concession fixait elle-même les formes à suivre, et cela dans les mêmes termes que le décret de déchéance.

Dans le second cas, d'après la teneur de

mo contrato, artigo 53.°, uma arbitragem particular teria de decidir de que lado estava o bom direito, resolvendo se os actos do governo portuguez tinham ou não sido exorbitantes. Se não fossem julgados taes, se o procedimento do governo portuguez fosse julgado legitimo, a arbitragem não teria mais que decidir e o decreto de rescisão seria executado nos seus precisos termos, que eram os do contrato. No caso contrario, pronunciando-se a arbitragem contra a legalidade da rescisão e da posse, teria tambem de decidir se esses actos se deveriam manter ou não, e qual a situação juridica das partes quanto a indemnisações e compensações reciprocas, n'um ou n'outro caso.

A intervenção diplomatica levantou um obstaculo insuperavel ao proseguimento d'estes tramites ordinarios e normaes. Annunciada desde muito antes dos factos que immediatamente determinaram a rescisão da concessão, a intervenção dos dois governos estava sendo, na mão dos interessados, o grande meio com que contavam illaquear a acção do governo portuguez; e foi por ventura uma das causas determinantes do lastimavel desleixo com que, por parte da companhia ou dos seus contratadores e agentes, se considerou o cumprimento rigoroso e a execução leal das suas obrigações. Fortes d'esse esperado auxilio, os interessados entenderam que, desde o momento que na empreza se poderiam dizer empregados capitaes estrangeiros, não havia que receiar da acção do governo portuguez; e que a concessão se convertêra para elles n'uma pura e simples base de operações, gratuita e incontingente, com que podiam especular afoitamente, já para valorisação das suas emissões, já, o que mais grave era, para negociações que poderiam comprometter o futuro colonial do caminho de ferro, e com elle os proprios interesses metropolitanos de Portugal n'aquellas paragens.

Nada de mais contrario ao espirito e á

l'article 53 de la même concession, un arbitrage particulier aurait décidé de quel côté se trouvait le bon droit, en déclarant si le gouvernement, dans ses actes, avait ou non outrepassé ses pouvoirs. Si le jugement arbitral n'établissait point ce fait, si la conduite du gouvernement portugais était considérée comme justifiée, l'arbitrage terminait là sa mission et le décret de rescision aurait été exécuté dans toutes ses clauses qui étaient les mêmes que celles de la concession. Si, au contraire, le tribunal arbitral se prononçait contre la légalité de la rescision et de la prise de possession du chemin de fer, il aurait eu également à décider si ces actes devaient ou non être maintenus et quelle serait, dans les deux cas, la situation des parties, sous le rapport des indemnités et des compensations réciproques.

L'intervention diplomatique a élevé une barrière infranchissable devant la poursuite de ces procédés ordinaires et usuels. Annoncée longtemps avant la réalisation des faits qui déterminèrent la déchéance de la concession, l'intervention des deux gouvernements était entre les mains des intéressés le moyen puissant sur lequel ils comptaient pour empêcher l'action du gouvernement portugais. Ce fut peut-être une des causes de la déplorable indifférence avec laquelle la compagnie ou ses entrepreneurs et agents envisagèrent l'accomplissement rigoureux et la loyale exécution de leurs engagements. Forts de l'attente de ce secours, les intéressés s'imaginèrent que, du moment où l'entreprise pourrait être considérée comme possédant des capitaux étrangers, rien n'était à craindre de l'action du gouvernement portugais. Dès lors la concession devenait pour eux purement et simplement une base d'opérations, gratuite et incontingente, sur laquelle ils pouvaient spéculer sans crainte, soit en réhaussant le prix de leurs émissions, soit (ce qui était plus grave) en se livrant à des négociations qui pouvaient compromettre l'avenir colonial du chemin de fer, et avec lui les intérêts métropolitains du Portugal dans ces parages.

Rien n'était plus contraire à l'esprit et à

etra do contrato; mas a posse da concessão afigurou-se a algum ou a alguns d'esses interessados, ao que parece, como instrumento politico com que poderiam ameaçar os interesses nacionaes e minar a influencia soberana do proprio paiz que a concedêra. E taes enredos se fizeram, taes artificios se usaram, que a desnacionalisação da empreza parecia facto consummado, e a intervenção estrangeira chegou a ser pedida, não só com o caracter diplomatico, como effectivamente teve logar, mas tambem com o de demonstração naval, como chegou a ter começo de execução.

Não é á companhia portugueza ou á sua direcção em Lisboa, que taes enredos e artificios devem ser imputados. Contra elles protestou algumas vezes, e por ultimo do modo mais solemne e authentico.

Não é tambem á companhia ingleza ou á sua direcção que cabe a maior responsabilidade n'esse fatal impulso que as cousas seguiram.

Uns e outros foram por muito tempo instrumentos inconscientes da vontade soberana e dos manejos habeis de um só homem, cujos meritos não discutimos, mas cuja tenacidade e força de acção reconhecemos.

Referimo-nos á caracteristica e accentuada individualidade do primitivo concessionario.

Historiar a sua intervenção na empreza é narrar a vida da propria empreza. Elle põe e dispõe como senhor absoluto, e fal-o com a arte de parecer que assim não é.

Nos termos da concessão e segundo a legislação vigente em Portugal, a sua personalidade como concessionario tinha de desapparecer absolutamente para ser substituida pela de uma sociedade anonyma essencialmente portugueza. O modo como se desempenha d'esta obrigação dá a medida do regimen de ficções com que se planeia executar o contrato.

la lettre de la concession; mais il paraît qu'un ou quelques-uns des intéressés se figurèrent qu'avec la concession ils acquéraient un instrument politique, qui leur permettait de narguer les intérêts nationaux et de ruiner l'influence souveraine du pays qui l'avait octroyée. Les difficultés et les intrigues se multiplièrent de telle sorte, les artifices employés furent de telle nature, que la perte de la nationalité de l'entreprise semblait un fait accompli; et l'intervention étrangère fut demandée, non seulement par la voie diplomatique, comme elle eut lieu effectivement, mais aussi avec celui l'appui d'une démonstration navale, qui eut son commencement d'exécution.

Ce n'est point à la compagnie portugaise, ni à sa direction de Lisbonne qu'il faut imputer les intrigues et les artifices dont nous venons de parler. Elle protesta contre eux à plusieurs reprises, et en dernier lieu de la façon la plus solennelle et la plus authentique.

Ce n'est pas non plus à la compagnie anglaise ni à ses directeurs qu'incombe principalement la responsabilité de la tournure néfaste que prirent les affaires.

L'une et l'autre de ces compagnies furent pendant longtemps les instruments inconscients de la volonté souveraine et des menées habiles d'un seul homme, dont nous ne discuterons pas les mérites, mais dont nous reconnaissons l'opiniâtreté et l'activité.

Nous voulons faire allusion à l'individualité caractéristique du concessionaire primitif.

Reproduire l'histoire de son intervention dans l'entreprise ce serait raconter l'existence de l'entreprise elle-même. Il ordonne et dispose en maître absolu, tout en ayant l'air de jouer un rôle passif.

Aux termes de la concession et suivant la législation en vigueur en Portugal, sa personnalité comme concessionnaire devait disparaître complètement pour faire place à celle d'une société anonyme essenciellement portugaise. La manière dont il s'acquitta de cet engagement donne la mesure du système de fictions qui va présider à l'exécution de ses obligations.

A lei portugueza não é exigente quanto á constituição das sociedades anonymas. Basta que haja dez associados, que o capital esteja integralmente subscripto, e que 5 por cento d'esse capital esteja desembolsado, para que a sociedade se possa considerar legalmente constituida.

Um primeiro projecto de estatutos foi apresentado e chegou a ser approvado por portaria de 24 de março de 1884. A companhia era formada para adquirir de pleno direito a posse da concessão. O seu capital de réis 2.250:000$000 era dividido em 25:000 acções de 90$000 réis (£ 20). A companhia poderia emittir obrigações para a completa execução do contrato, comtanto que não excedessem ao valor do capital social. A séde legal era em Lisboa, e ahi deveria funccionar a direcção, cujos membros deveriam pelo menos possuir cincoenta acções cada um.

Poucos dias passam, e um novo projecto é apresentado, a titulo de se haver reconhecido a necessidade de algumas modificações de fórma. N'este, a companhia é já dada por constituida e o capital por integralmente subscripto. A acquisição *pleno jure* da concessão é substituida pela simples phrase de — obter as concessões feitas —. Mantem-se o mesmo capital social que se distribue em acções de 4$500 réis (£ 1) cada uma. Intercala-se um artigo 8.° de redacção ambigua, que mais tarde ha de servir de base ao plano do concessionario sobre a transferencia da concessão. Mantem-se a faculdade de emittir obrigações, mas sem restricção expressa, e declara-se desde logo auctorisada uma emissão de £ 425:000: menos £ 75:000 do que o capital social.

A séde legal é tambem em Lisboa, mas a direcção divide-se em dois grupos de tres e quatro membros, e este ultimo poderá funccionar em Londres ou em qualquer outro ponto.

Reduzidos a escriptura, estes estatutos são approvados por decreto de 14 de maio de 1884, em que se deu por satisfeito o preceito do contrato. De facto, a companhia constituia-se para o effeito de se cumprir

La loi portugaise n'est pas exigeante su la constitution des sociétés anonymes. Pour que ces sociétés soient légalement constituées, il suffit qu'il y ait dix associés, que le capital soit intégralement souscrit et que 5 pour cent de ce capital ait été versé.

Un premier projet de statuts fut présenté et approuvé par l'arrêté ministériel du 24 mars 1884. La compagnie était formée pour acquérir la pleine propriété de la concession. Son capital de réis 2.250:000$000 est partagé en 25:000 actions de 90$000 réis (£ 20). La compagnie pouvait émettre des obligations pour la complète exécution de la concession pourvu qu'elles ne surpassent pas la valeur du capital social. Le siége légal était à Lisbonne où devait fonctionner la direction, dont chaque membre était tenu de posséder au moins cinquante actions.

Peu de jours se passent, et un nouveau projet est présenté, sous prétexte qu'il est reconnu nécessaire d'y introduire des modifications, quant à la forme. Dans ce projet nouveau, la compagnie figure comme déjà constituée, et son capital comme intégralement souscrit. L'acquisition *pleno jure* de la concession est remplacée par cette simple phrase — obtenir les concessions qu'ont été faites. — Le capital social, divisé en actions de 4$500 réis chacune (£ 1), est maintenu. On intercale l'article 8, dont la rédaction ambiguë doit servir de base plus tard au plan du concessionnaire sur le transfert de la concession. La faculté d'émettre des obligations subsiste, mais sans aucune restriction, et avec autorisation immédiate d'effectuer une émission de £ 425:000, soit 75:000 de moins que le capital social.

Le siége légal de la société est également à Lisbonne, mais la direction se trouve partagée en deux groupes de trois et quatre membres, ce dernier pouvant fonctionner à Londres ou dans n'importe quel autre localité.

Rédigés sous forme d'acte notarié, ces statuts sont approuvés par décret du 14 mai 1884, qui déclare que les dispositions de la concession sont observées. En effet, la compagnie était constituée dans le but de faire

aquelle preceito; e se não se juntava a lista dos subscriptores, era pelo menos certo que dez accionistas deveria haver, pois que tantos eram os individuos designados para a direcção e para o conselho fiscal; alem de que, por documento se provava ter sido feito o deposito de 5 por cento sobre todo o capital.

A verdade, porém, é que essa escriptura não era o proprio contrato da transmissão da concessão; e porque d'este não falava em especial a concessão, entendeu-se que não era assumpto dependente da auctorisação do governo.

Esse outro contrato realisou-se em 26 do mesmo mez de maio, e do seu conteúdo só em 16 de fevereiro de 1887 é que a companhia deu conhecimento ao governo. É bem extraordinario o que n'elle se estipulou. Comprehende duas partes distinctas: n'uma, o concessionario cede a concessão á companhia e esta paga-lhe o preço da cessão; n'outra, a companhia encarrega o concessionario de construir por empreitada geral a linha ferrea, auctorisando-o a negociar por sua conta e risco a emissão das £ 425:000 de obrigações, para a construcção e provimento da dita linha ferrea.

O custo da cessão foi computado e pago nos termos seguintes:

Das 500:000 acções, o concessionario tinha subscripto á sua parte 498:940; a companhia considera-lhe liberadas essas acções e entrega-lhe em dinheiro a quantia de £ 26:007. Correspondendo a liberação a 95 por cento do capital nominal, porque 5 por cento figurava ser a primeira entrada que a lei exige, o pagamento importou:

Pela liberação das acções:	
498:940 acções, a 4$275..	2.132:968$500
Pela entrega em dinheiro de £ 26:007.....	117:031$500
Total...	2.250:000$000

exécuter ces dispositions, et si las listede souscripteurs n'accompagnait pas le document, il était sûr, pour le moins, qu'il y avait dix actionnaires, puisque le nombre de personnes désignées pour la direction et le conseil de surveillance atteignait à ce chiffre. D'ailleurs il était prouvé, avec pièce à l'appui, qu'un dépôt de 5 pour cent sur tout le capital avait été effectué.

La vérité toutefois est que cet acte notarié n'était pas le véritable contrat de transmission de la concession, et comme ce contrat n'était pas visé d'une manière spéciale dans la concession même, on en a conclu qu'il n'était pas soumis à l'autorisation du gouvernement.

L'autre contrat a été conclu le 26 du même mois de mai, et ce n'est que le 16 février 1887 que la compagnie en a saisi le gouvernement. C'est bien extraordinaire ce qui s'y trouve stipulé. Le nouveau contrat embrasse deux parties distinctes. Dans l'une d'elles le concessionnaire transfère la concession à la compagnie, et celle-ci lui paie le prix de la cession. Dans l'autre, la compagnie charge le concessionnaire de construire le chemin de fer en entreprise générale et l'autorise à négocier pour son compte et à ses risques et périls l'émission des £ 425:000 d'obligations destinées à la construction et à l'approvisionnement du dit chemin de fer.

Le prix de la cession fut estimé et payé comme suit:

Sur les 500:000 actions le concessionnaire en avait souscrit pour sa part 498:940. La compagnie considère ces actions comme libérées et lui remet en argent la somme de £ 26:007. La libération correspondant à 95 pour cent du capital nominal, puisque 5 pour cent figurait le premier versement exigé par la loi, le paiement s'est donc élevé à la somme ci-après:

Pour la libération des actions: 498:940 actions à 4$275.....	2.132:968$500
Pour la remise en argent, soit £ 26:007.....	117:031$500
Total...	2.250:000$000

A respeito de capital social, portanto, a companhia deu o que tinha a dar, porque deu tudo. É a concessionaria, e não tem um real de seu para poder cumprir o contrato. É certo que póde pedir emprestado, ainda que não saiba bem com que haja de fazer face a esses encargos, ella, cuja responsabilidade é limitada ao valor das suas acções.

Todavia, não hesita em usar da auctorisação, que se reservára pelos estatutos; resolve-se a emittir todas as £ 425:000 de obrigações, e para cumulo de tanta ficção, é o proprio concessionario, não já como tal mas como empreiteiro geral, que fica com o direito de collocar e usar d'essa emissão.

Tudo isto, e mais alguma cousa, se repete a proposito da formação da companhia ingleza. Os seus estatutos foram registados em 3 de março de 1887. Dois dias depois, realisa-se entre ella e o empreiteiro geral um contrato, por virtude do qual este lhe transfere a empreitada geral e promette entregar-lhe a totalidade das acções da companhia portugueza, bem como as £ 425:000 de obrigações, recebendo em troca £ 117:500 em dinheiro e £ 500:000 em acções liberadas da nova companhia, totalidade do capital social. Mas, como a nova companhia fica sendo a possuidora de todas ou da maior parte das acções da companhia portugueza, e esta era a verdadeira concessionaria, disposições taes se exaram nos estatutos que é ainda o primitivo concessionario quem põe e dispõe do destino da empreza, sem responsabilidades directas, porque não é director ostensivo de nenhuma das companhias, mas dirigindo-as a seu bel-prazer e manobrando como pleno senhor da concessão.

O contrato não é cumprido desde o principio. A primeira condição a preencher seria a apresentação do projecto do caminho; não se cumpre, a pretexto de estudos sobre o terreno; proroga-se o praso para que se façam, mas não se fazem; e a final apre-

En ce qui concerne le capital social, la compagnie a donc donné tout ce qu'elle pouvait, puisqu'elle n'a rien gardé. Elle est la concessionnaire et elle ne possède pas un centime pour exécuter la concession. Il est certain que la faculté d'emprunter lui reste, quoique elle ne sache pas trop comment faire face à ses engagements, sa responsabilité étant limitée à la valeur de ses actions.

Cependant, la compagnie n'hésite point à utiliser l'autorisation qu'elle s'était réservée par ses statuts. Elle se décide à émettre la totalité des £ 425:000 d'obligations, et par un comble de fiction, c'est le concessionnaire lui-même, non plus sous ce titre, mais comme entrepreneur général, qui se réserve le droit de placer cette émission et de l'utiliser à son profit.

Tous ces faits se reproduisent et d'autres encore, lors de la formation de la compagnie anglaise. Ses statuts furent enregistrés le 3 mars 1887. Deux jours après, un contrat intervenait entre elle et l'entrepreneur, en vertu duquel ce dernier lui transférait l'entreprise générale et s'engageait à lui livrer la totalité des actions de la compagnie portugaise, ainsi que les £ 425:000 d'obligations. Il recevait en échange £ 117:500 en espèces, et £ 500:000 en actions libérées de la nouvelle compagnie, c'est-à-dire la totalité du capital social. Mais comme la nouvelle compagnie devenait propriétaire de toutes ou de la majeure partie des actions de la compagnie portugaise, qui était la véritable concessionnaire, on rédigea les dispositions des statuts de telle façon que c'est encore le concessionnaire primitif qui dispose à son gré du sort de l'entreprise, et cela sans aucune sorte de responsabilité, car il ne figure dans la direction d'aucune des deux compagnies, bien qu'il les administre à sa guise et agisse comme seigneur et maître de la concession.

Dès le début, la concession n'est point respectée. La première condition à remplir était la présentation du projet de la ligne. Elle reste inaccomplie sous prétexte d'études à faire sur le terrain. Le délai est prorogé, sans que ces études soient effectuées,

senta-se como projecto uma copia do trabalho que o governo entregára para base do estudo definitivo.

A segunda condição era a constituição da companhia para quem fosse transferida a concessão. Esboçámos já qual foi o cumprimento d'essa condição, dando em resultado que a companhia gasta o seu capital na compra da concessão, e entrega-se nas mãos do concessionario para elle lhe tratar da construcção.

Sobrevêem aclarações sobre aclarações do contrato, dispensas de algumas condições, innovações de outras; mas a companhia não enceta os trabalhos nem se mostra habilitada para isso. É ella propria que o confessa em principios de 1886; e o governo leva ainda as suas complacencias até o ponto de tomar a si a construcção sem rescindir o contrato. Isto vae assim até março de 1887; e quando então já estava assignado um decreto de rescisão, quasi que reclamado pela direcção portugueza da companhia, surge a formação da companhia ingleza, com tão particulares e caracteristicos incidentes, que só apreciados por miudo devem ser considerados.

Da arte com que o ex-concessionario se houve a tal respeito poderá ajuizar-se pelos resultados obtidos:

1.° Conseguiu ficar com as acções da nova companhia, sem desembolso algum, e antes recebendo em dinheiro £ 117:500;

2.° Conseguiu libertar-se dos encargos da empreitada geral, endossando-os a uma companhia estrangeira, que mais tarde o poderia auxiliar no recurso ás vias diplomaticas;

3.° Conseguiu manter n'essa companhia, e, por intermedio d'ella, na portugueza, a mesma posição proeminente e decisiva que soubera tomar n'esta.

Segue-se o periodo da construcção e da exploração provisoria, em que a influencia do ex-concessionario continuou a dominar

et on finit par présenter comme projet une copie du travail que le gouvernement avait donné comme base de l'étude définitive.

La deuxième condition était la constitution de la compagnie à laquelle la concession serait transférée. Nous avons déjà exposé la façon dont cette clause fut exécutée et ce qui en résulta: la compagnie dépensa son capital pour l'achat de la concession, et se livra aux mains du concessionnaire pour qu'il s'occupât de la construction du chemin.

Plusieurs points de la concession sont successivement éclaircis, certaines clauses supprimées, d'autres deviennent l'objet d'innovations; en dépit de cela la compagnie ne commence point les travaux et ne montre même pas qu'elle est en mesure de le faire. C'est elle-même qui l'avoue au commencement de 1886, et le gouvernement porte encore sa complaisance jusqu'à prendre sur lui-même la construction, sans annuler la concession. Cet état de choses se prolonge jusqu'au mois de mars 1887, époque à laquelle fut signé un décret de rescision que la direction de la compagnie portugaise avait pour ainsi dire réclamé. C'est à ce moment que surgit la formation de la compagnie anglaise, au milieu d'incidents tellement bizarres et caractéristiques qu'il faut les considérer en détail pour les apprécier.

On se rend facilement compte de l'adresse mise en jeu par l'ex-concessionaire, lorsqu'on examine les résultats qu'il en retira:

1° Se faire livrer les actions libérées de la nouvelle compagnie, plus £ 117:500 en espèces;

2° Parvenir à se libérer des charges de l'entreprise générale, en les endossant à une compagnie étrangère qui devait lui servir plus tard pour obtenir l'intervention diplomatique;

3° Conserver dans cette compagnie, et, par son intermédiaire, dans la compagnie portugaise, la haute position qu'il avait su s'y ménager.

Vient ensuite la période de la construction et de l'exploitation provisoire, pendant laquelle l'influence de l'ex-concession-

tudo, sob as apparencias de uma estudada abstenção, que uma ou outra vez se desmentia e atraiçoava.

É o periodo mais importante sob todos os pontos de vista, já nas relações da companhia com o governo, já nas relações d'este com o Transvaal, já na evolução rapida dos acontecimentos por que ía passando o sul d'Africa.

A intervenção diplomatica desponta no horisonte como prenuncio de novas e mais graves complicações. O governo portuguez cede e transige até onde decorosamente o póde fazer; mas, quando vê que o futuro do caminho de ferro periga, que as condições da sua construcção estão compromettidas, que a conclusão da linha é successivamente adiada e que tantas e tão repetidas complacencias da sua parte não poderam trazer a companhia á justa comprehensão dos seus deveres e interesses, então, consultadas todas as instancias officiaes, resolve-se a pôr termo n'um estado de cousas que nenhum outro governo, ousâmos affirmal-o, consentiria que se protelasse.

Fal-o, ainda assim, fixando um novo e definitivo praso para cumprimento do contrato; e compromette-se perante o parlamento, perante a opinião publica da colonia e da metropole, e perante os governos a quem mais podia interessar o assumpto, que será a ultima e definitiva concessão, a não ser que a companhia dê garantias efficazes da seriedade e lealdade dos seus propositos.

O tribunal arbitral tem jurisdicção plena para conhecer da materia; a obrigação e o interesse das partes é expor-lhe o assumpto até os mais miudos detalhes, sem reticencias nem ambages, com a franqueza de quem confia no seu bom direito e com a confiança absoluta que a todos merece a sabedoria do tribunal e o espirito de extrema rectidão e de inquebrantavel imparcialidade que ha de presidir ao julgamento.

naire n'a pas cessé de dominer, sous les apparences d'une abstention habilement étudiée, quoique parfois démentie et trahie.

C'est la période la plus importante à tous les points de vue, soit dans les rapports de la compagnie avec le gouvernement ou de ce dernier avec le Transvaal, soit par l'évolution rapide des événements qui se déroulaient au sud de l'Afrique.

L'intervention diplomatique pointe à l'horizon comme le prélude de nouvelles et de plus graves complications. Le gouvernement portugais céde et transige jusqu'aux limites de la dignité nationale; mais lorsqu'il voit l'avenir du chemin de fer en danger, les conditions de sa construction compromises, l'ajournement successif de l'achèvement de la ligne, lorsqu'il constate que tant de faveurs et de complaisance de sa part n'ont pu faire comprendre à la compagnie la juste mesure de ses devoirs et de ses intérêts; alors seulement et après avoir consulté toutes les instances officielles, il se décide à faire cesser un état de choses que nul autre gouvernement, nous osons l'affirmer, n'aurait toléré aussi longtemps.

Ce n'est, cependant, qu'en usant encore de ménagements qu'il se décide à prendre une semblable résolution. Il fixe un nouvel et définitif délai pour l'exécution de la concession. Il engage sa parole, en déclarant devant le parlement, devant l'opinion publique de la colonie et de la métropole et devant les états les plus intéressés dans la question, que cette concession de sa part sera irrévocablement la dernière, à moins que la compagnie n'offre des garanties sérieuses et efficaces de la loyauté de ses intentions.

Le tribunal arbitral a pleine juridiction pour connaître de la matière. Le devoir et l'intérêt des parties consistent à lui exposer l'affaire dans ses moindres détails, sans hésitations, ni détours, avec la franchise que le bon droit conseille, et avec la confiance que la sagesse du tribunal, la droiture et l'impartialit du jugement leur doivent inspirer.

No dedalo de factos e de incidentes, em que o assumpto por vezes se confunde e emmaranha, poucos serão os que não importem um esclarecimento ou não signifiquem um elemento de apreciação, já quanto á natureza do debate, já quanto ás intenções das partes. Certamente, que aos contrarios, como auctores, compete definir o campo do debate, formular as suas reclamações, justifical-as como melhor entenderem, e concluirem como julgarem ser de sua justiça.

Não é menos certo, porém, que ao governo portuguez, no uso do sagrado direito de defeza, cabe amplissima liberdade de responder aos pontos para que for chamado, de preencher as lacunas em que labore a accusação, de excepcionar como for de direito e de reconvir onde tiver fundamento para o fazer.

Uma consideração pômos acima de todas, e a ella subordinaremos todo o nosso trabalho: é que não seja por nossa falta que o tribunal deixe de ser esclarecido em tudo quanto possa concorrer para a sua devida orientação no julgamento do pleito.

Isto posto, diremos qual foi a nossa propria orientação no trabalho que se vae ler.

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques deve ser apreciada debaixo de dois pontos de vista distinctos:

Um, geral, que se refere ás condições coloniaes e continentaes d'esse caminho de ferro no grupo ferro-viario da Africa meridional, aos direitos do governo portuguez como possuidor do mais excellente porto maritimo n'aquellas paragens, e ás obrigações e compromissos que elle contrahiu por tratados e convenções com o vizinho estado do Transvaal. Outro, especial, que se refere propriamente ao diploma d'esta concessão, aos direitos e obrigações d'elle emergentes, e ao modo como foi executado e entendido, de parte a parte.

Se o segundo ponto de vista é o que

Dans la multiplicité des faits et des incidents où la question parfois se complique et s'embarrasse, il y en a bien peu d'où la lumière ne jaillisse et qui ne soient un élément d'appréciation, soit sur la nature du débat, soit sur les intentions des parties. Il est certain qu'il incombe à la partie adverse, en sa qualité de demanderesse, de définir la nature du débat, de formuler ses réclamations, de les justifier comme bon lui semblera, et d'en tirer les conclusions favorables à sa cause.

Mais il n'est pas moins certain qu'usant des droits sacrés du défendeur, il appartient au gouvernement portugais de répondre en pleine liberté, de combler les lacunes de l'accusation, d'alléguer des exceptions de droit, et d'user de reconvention quand il sera fondé à le faire.

Il est une considération que nous plaçons au-dessus de toutes les autres, et à laquelle nous subordonnons tout notre travail: il ne faut point que le tribunal se voie privé, par notre faute, du moindre éclaircissement dont il pourrait avoir besoin pour s'orienter convenablement dans le jugement du litige.

Cela posé, nous dirons l'orientation qui nous a servi à nous-mêmes dans le travail qu'on va lire.

La question du chemin de fer de Lourenço Marques doit être appréciée sous deux points de vue distincts.

L'un, qui est général, concerne les conditions coloniales et continentales du chemin par rapport au groupe des voies ferrées de l'Afrique méridionale, les droits du gouvernement portugais comme possesseur du meilleur port maritime de ces parages, ainsi que les obligations et les engagements qu'il a contractés en vertu de traités et de conventions intervenus avec l'état voisin du Transvaal. L'autre point de vue, qui est spécial, a trait particulièrement au texte de la concession, aux droits et aux obligations qui en émanent, et à la façon dont il a été exécuté et compris par chacune des parties.

Si ce second point de vue est celui qui

mais se impõe á attenção do tribunal, porque o pleito se filia na concessão e as relações juridicas das partes são o fundamento da acção, nem por isso deixa de ter capital importancia o ponto de vista geral, para devida e justa apreciação dos factos occorridos, das intenções que os determinaram, e dos intuitos e propositos que presidiram a tudo quanto se fez, disse e escreveu, no largo periodo de dezembro de 1883 até o presente. A execução *bona fide* do contrato devia ser subordinada a esse ponto de vista geral, segundo o qual a empreza não era mais do que a continuação de uma politica colonial preconcebida e a consequencia de compromissos internacionaes claramente definidos em tratados e accordos anteriores.

Esquecer esta essencial feição do assumpto, seria tanto mais injustificavel quanto é certo, que o valor industrial do caminho de ferro, o seu futuro colonial e a sua primazia entre as rivalidades concurrentes que se lhe oppunham, dependiam especialmente da justa comprehensão d'aquella politica e da leal execução d'aquelles compromissos.

A situação do sul de Africa por aquellas epochas, tanto pelo lado politico como pelo lado economico; a rapida evolução dos acontecimentos que ali se succedem; a historia breve e recente das duas republicas centraes que lá se constituem; a transformação vertiginosa que a exploração mineira imprime ao Transvaal, onde as cidades brotam como por encanto e os centros de producção e consumo dia a dia mais se impõem á consideração do commercio; a attenção sobrexcitada de todo o mundo civilisado sobre aquella zona do continente africano, e os deveres e encargos a que todos estes successos obrigam, por parte dos paizes metropolitanos: são circumstancias de muita ponderação para o estudo imparcial do assumpto que nos occupa.

Destinâmos, por isso, a primeira parte do nosso trabalho á exposição do assumpto sob este ponto de vista geral, dividindo-a

s'impose de préférence à l'attention du tribunal, parce que le différend soulevé tire son origine de la concession et que les rapports juridiques des parties constituent le fondement de l'action, le point de vue général n'en a pas moins une importance capitale pour la juste appréciation des faits survenus, des intentions qui les ont dictés, du but qui présidait à tout ce qui a été fait, dit ou écrit, pendant la longue période écoulée depuis le mois de décembre 1883 jusqu'à ce jour. L'exécution *bona fide* de la concession devait être subordonnée à ce point de vue général, en vertu du quel l'entreprise n'était que la suite d'une politique coloniale préconçue, et la conséquence de compromis internationaux clairement définis dans les traités et les accords précédents.

Négliger ce côté essentiel de l'affaire, serait un oubli d'autant moins justifiable qu'il est certain que la valeur industrielle du chemin de fer, son avenir colonial, sa prééminence en face des rivalités qui lui faisaient concurrence, dépendaient spécialement de l'exacte compréhension de cette politique et de la loyale exécution de ces engagements.

La situation de l'Afrique méridionale à cette époque, tant au point de vue politique que sous le rapport économique; l'évolution rapide des évenements qui s'y succèdent; l'histoire courte et récente des deux républiques centrales qui s'y sont constituées; la transformation vertigineuse que l'exploitation minière imprime au Transvaal, où les villes surgissent comme par enchantement, où les centres de production et de consommation s'imposent chaque jour davantage à la considération du commerce; l'attention surexcitée de tout l'univers civilisé sur cette zone du continent africain; les devoirs et les charges créés de ce chef aux pays métropolitains: sont des circonstances très importantes pour l'étude impartiale de la question qui nous occupe.

Nous avons, donc, destiné la première partie de notre travail à l'exposition du sujet sous ce point de vue général, en le

em tres capitulos: um, relativo ás condições geraes do sul de Africa; outro, concernente aos tratados, convenções e accordos que se têem celebrado entre os diversos paizes interessados; outro, demonstrativo dos projectos e estudos que se tentaram e fizeram para a ligação ferro-viaria entre Lourenço Marques e a republica transvaaliana.

A segunda parte é destinada á exposição do assumpto sob o seu ponto de vista especial. São tantos os factos a narrar e é tão larga a documentação a fazer, para os comprovar, que o methodo na distribuição da materia era condição essencial de clareza para a narração.

A divisão que adoptámos para esta segunda parte corresponde a doze capitulos com as seguintes epigraphes:

1.° A concessão por contrato de 14 de dezembro de 1883;

2.° A execução do artigo 38.°;

3.° A execução do artigo 51.°;

4.° Relações entre a companhia concessionaria e o governo portuguez até o começo das obras por parte d'este (maio de 1884 a maio de 1886);

5.° Relações entre a companhia concessionaria e o governo portuguez durante o periodo dos trabalhos por parte d'este (maio de 1886 a fevereiro de 1887);

6.° Formação e intervenção da companhia ingleza «Delagoa Bay and East African Railway» (fevereiro e março de 1887);

7.° Da construcção do caminho de ferro, por parte da companhia, até o começo da sua exploração provisoria (junho de 1886 a janeiro de 1888);

8.° Das relações com o governo do Transvaal durante o periodo da construcção e da exploração provisoria;

9.° Da exploração provisoria e dos grandes estragos succedidos na linha ferrea durante esse periodo (março de 1888 a março de 1889);

10.° A rescisão da concessão;

11.° Administração da linha ferrea por parte do governo portuguez;

12.° A intervenção diplomatica.

A terceira parte occupa-se propriamente

divisant en trois chapitres: le premier relatif aux conditions générales de l'Afrique méridionale; le second concernant les traités, conventions et accords intervenus entre les divers pays intéressés; le troisième, exposant les projets et études, tentés et réalisés dans le but de raccorder par une ligne de chemin de fer le port de Lourenço Marques avec la république du Transvaal.

La seconde partie est destinée à l'exposition du sujet sous son point de vue spécial. Les faits à décrire sont si complexes, les documents à l'appui si nombreux, que la méthode, dans la distribution de la matière, devenait une condition essentielle de clarté pour la narration.

La division que nous avons adoptée pour cette seconde partie correspond aux titres suivants des chapitres:

1° Concession par contrat du 14 décembre 1883;

2° Exécution de l'article 38;

3° Exécution de l'article 51;

4° Rapports entre la compagnie concessionnaire et le gouvernement portugais, jusqu'au commencement des travaux par ce dernier (mai 1884 à mai 1886).

5° Rapports entre la compagnie concessionnaire et le gouvernement portugais, pendant la période des travaux effectués par celui-ci (mai 1886 à février 1887);

6° Formation et intervention de la compagnie anglaise «Delagoa Bay and East African Railway» (février et mars 1887);

7° Construction effectuée par la compagnie, jusqu'au commencement de l'exploitation provisoire (juin 1886 à janvier 1888);

8° Rapports avec le Transvaal pendant la période de la construction et de l'exploitation provisoire;

9° Exploitation provisoire et grands dégâts survenus dans la voie ferrée pendant cette période (mars de 1888 à mars de 1889);

10° Rescision de la concession;

11° Administration du chemin de fer par le gouvernement portugais;

12° Intervention diplomatique.

La troisième partie s'occupe spéciale-

do pleito, e divide-se nos seguintes capitulos:

1.° Definição do litigio;

2.° As questões do processo;

3.° Conclusões.

Uma observação nos resta fazer para terminar esta introducção.

O presente trabalho foi-nos incumbido pelo governo portuguez em fins de 1890. Tivemos de o acceitar por dever do cargo[1], sem embargo de reconhecermos quanto a incumbencia podia ir alem das nossas forças. Preparar os elementos materiaes da defeza do governo portuguez e consultar sobre o modo como devesse ser considerada essa defeza, foi como interpretámos a missão. Não é portanto um trabalho para o tribunal arbitral, mas para o governo que nol-o encarregou. Representa as nossas idéas, o resultado do estudo consciencioso que fizemos do assumpto, as conclusões a que chegámos.

A coordenação dos documentos e a selecção das provas materiaes foi uma das nossas principaes preoccupações, e talvez a parte mais penosa de tão melindrosa tarefa. O que fizemos a este respeito, acreditâmos que será trabalho directamente aproveitavel para a defeza.

Os documentos vão coordenados por series, segundo os assumptos a que dizem respeito, e divididos por volumes correspondentes ás series adoptadas. Perfazem ao todo vinte e dois volumes com numerosos documentos, todos publicados no texto original com a traducção franceza ao lado.

Em volume especial, fazendo parte d'estas series, coordenámos a legislação portugueza mais directamente applicavel.

Alem d'essa documentação, ha a que poderemos chamar technica ou graphica, que considerâmos da maior importancia. Exhibir perante o tribunal a demonstração tangivel do que foi o caminho de ferro, que

[1] Ajudante do procurador geral da corôa.

ment du procès devant le tribunal, et se divise dans les chapîtres suivants:

1° Définition du litige;

2° Les questions du procès;

3° Les conclusions.

Une observation nous reste à faire pour terminer cette introduction.

Le présent travail nous a été confié par le gouvernement portugais à la fin de l'année 1890. Les devoirs de notre charge[1] nous ont forcé de l'accepter tout en reconnaissant que la tâche était au-dessus de nos forces. Préparer les éléments matériels de la défense du gouvernement portugais et exprimer notre avis sur la manière dont elle devait être conduite: voilà comment nous avons interprété notre mission. Notre travail n'est donc pas destiné au tribunal arbitral, mais bien au gouvernement qui nous l'a commandé. Il représente notre manière de voir, le résultat de l'étude consciencieuse que nous avons faite de la question, les conclusions auxquelles nous avons abouti.

La coordination des documents, le choix des preuves matérielles ont été l'une de nos principales préoccupations et peut-être la partie la plus difficile d'une tâche aussi délicate. Ce que nous avons fait à ce sujet, sera, nous osons le croire, un travail directement profitable pour la défense.

Les documents se trouvent classés par séries, suivant les questions auxquelles ils se rapportent. Ils sont distribués par volumes correspondants aux séries adoptées, et forment en tout vingt-deux volumes avec de nombreux documents. Toutes ces pièces sont publiées dans leur texte original avec la traduction française en regard.

Un de ces volumes contient les dispositions des lois portugaises plus directement applicables au sujet dont il s'agit.

En dehors de ces documents, il y a encore ceux que nous pouvons appeler techniques ou graphiques et que nous considérons comme de la plus haute importance. Il était essentiellement opportun de fournir

[1] Procureur-adjoint de la couronne.

faz o assumpto do debate, era da mais obvia conveniencia.

O que colleccionámos a este respeito constitue dois volumes, um que faz parte das series, comprehendendo mappas, desenhos, gravuras, plantas e perfis, e outro, em fórma de album, comprehendendo photographias do caminho de ferro. Escusâmos de encarecer a importancia d'esta parte da prova. É o corpo de delicto de um processo, onde o governo portuguez poderia figurar mais propriamente de auctor ou queixoso, do que de réu ou demandado.

au tribunal la démonstration tangible de tout ce qui s'est passé à propos du chemin de fer formant le sujet du présent débat.

Ce que nous avons collectionné dans ce but forme deux volumes, un qui fait partie des séries, avec des cartes, dessins, gravures, plans et profils, l'autre avec des photographies du chemin de fer. Ce sont des documents dont la valeur et l'importance sont faciles à constater en y jetant les yeux. C'est là le corps de délit d'un procès où le gouvernement portugais devrait figurer plutôt comme demandeur ou plaignant, que comme accusé ou défendeur.

PARTE I

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista geral

PARTIE I

La question du chemin de fer de Lourenço Marques au point de vue général

CAPITULO I

Condições do problema ferro-viario no sul d'Africa

SUMMARIO

O Transvaal e o Estado de Orange. — Origem, formação, situação e condições do desenvolvimento das duas republicas.— Necessidade de vias de communicação para o seu commercio.—Não possuem portos maritimos.—As suas vias fluviaes são insufficientes.— Os caminhos de ferro.— Papel que estão destinados a representar na causa da civilisação africana.—Portugal como nação colonial.—O que se deve ter em vista nas concessões d'estes caminhos de ferro.— Condições do problema ferro-viario no sul d'Africa.—Vantagens naturaes do porto de Lourenço Marques.— Comparação com os outros portos commerciaes: situação geographica; condições technicas dos traçados e difficuldades da construcção; condições economicas do trafego.—Desenvolvimento da exploração mineira no Transvaal.—A feição politica da questão.— Sentimento nacional no Transvaal.— No Estado de Orange.— Importancia da questão para Portugal e Inglaterra.— O que as colonias do Cabo e do Natal fizeram sobre este assumpto.—Situação dos seus caminhos de ferro: em 1875; em 1877; durante a occupação ingleza no Transvaal; em 1883; em 1885; depois de 1885.— Sacrificios financeiros.—Melhoramentos nos portos.— Situação geral.

CHAPITRE I

Conditions de la question des chemins de fer au sud de l'Afrique

SOMMAIRE

Le Transvaal et l'État d'Orange.— Origine, formation, situation et conditions de développement des deux républiques. Besoin de voies de communications pour leur commerce.— Les ports maritimes leur manquent, et les voies fluvielles sont insuffisantes.— Les chemins de fer.— Leur rôle dans la cause de la civilisation africaine.— Le Portugal comme pays colonial.— A quoi doit-on viser dans les concessions de ces chemins de fer.— Conditions du problème dans l'Afrique Méridionale.— Avantages naturels du port de Lourenço Marques.— Comparaison avec d'autres ports concurrents: situation géographique; conditions techniques des tracés et difficultés de construction; conditions économiques du trafic.— Développement de l'exploitation minière au Transvaal.— L'aspect politique de l'affaire.— Le sentiment national au Transvaal.— L'État d'Orange.—Importance de la question pour le Portugal et la Grande-Bretagne.— Ce que les colonies du Cap et du Natal ont fait sous ce rapport.— Situation de leurs chemins de fer: en 1875; en 1877; pendant l'occupation anglaise au Transvaal; en 1883; en 1885 et ultérieurement.— Sacrifices financiers.— Agrandissements des ports.— Situation générale.

PARTE I

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista geral

CAPITULO I

Condições do problema ferro-viario no sul d'Africa

Ao norte das colonias inglezas do Cabo e do Natal, e a oeste da possessão portugueza denominada Lourenço Marques (Delagoa Bay nos mappas inglezes), no territorio que ainda nos principios d'este seculo era sertão inhospito, apenas povoado por tribus selvagens de cafres, existem hoje dois estados independentes, de commum origem e recente formação, constituidos por população de raça branca, oriunda de antigos colonos hollandezes e francezes, que em tempos afastados foram estabelecer-se no Cabo da Boa Esperança.

Na historia da formação e constituição das nacionalidades, poucos factos poderão ser apontados que, na rapidez da evolução e na efficacia dos resultados, sejam comparaveis com este da organisação das duas republicas da Africa austral, producto politico de tres factores naturaes, a immigração, a adaptação e a conquista.

Estes novos paizes, os primeiros que, em condições de verdadeira independencia e de autonomia propria, a raça europêa logrou estabelecer no continente negro, são: o Estado Livre de Orange, occupando quasi todo o territorio que, de SO para NE, é limitado pelos rios Vaal, Orange e o confluente d'este, Caledon; e o Transvaal, ou

PARTIE I

La question du chemin de fer de Lourenço Marques au point de vue général

CHAPITRE I

Conditions de la question des chemins de fer au sud de l'Afrique

Au nord des colonies anglaises du Cap et du Natal, à l'ouest de la possession portugaise dite Lourenço Marques (Delagoa Bay des cartes anglaises), sur un territoire qui, au commencement de ce siècle, n'était qu'un désert inhospitalier, uniquement habité par des tribus sauvages de cafres, existent aujourd'hui deux états indépendants, de même origine et de récente fondation, composés de population de race blanche, descendant d'anciens colons hollandais et français, qui, en des temps reculés, allèrent s'établir au Cap de Bonne Espérance.

Dans l'histoire de la formation et de la constitution des nationalités, on cite peu de faits pouvant être comparés, par la rapidité de l'évolution et l'efficacité des résultats, à l'organisation de ces deux républiques de l'Afrique australe, produit politique de trois facteurs naturels, l'immigration, l'adaptation et la conquête.

Ces nouveaux pays, les premiers que la race européenne est parvenue à établir sur le continent noir, dans des conditions de véritable indépendance et d'autonomie naturelle, sont: l'État Libre d'Orange, comprenant presque tout le territoire entre le SO et le NE, limité par les fleuves Vaal, Orange et par le Calédon, affluent de ce der-

Republica da Africa meridional, occupando a extensa e rica região que vae desde o rio Vaal até o Limpopo.

A fertilidade do solo, profusamente cortado de grande numero de confluentes dos rios principaes; as condições do clima, naturalmente adaptado á raça branca, porque as excessivas temperaturas de uma baixa latitude são attenuadas e temperadas pela altitude e demais requisitos orographicos dos terrenos; as riquezas mineraes já descobertas e em via de successiva e crescente exploração; a abundancia de pastos naturaes para a creação de gados; a facilidade de adaptação com que a maior parte das culturas uteis e rendosas póde ser explorada; e sobre tudo isto, a energia, a tenacidade e a vitalidade reveladas pela raça dominadora, que se vae substituindo á raça indigena, são circumstancias que fazem á hoje prever quão grande influencia os dois novos estados são chamados a exercer na causa da civilisação e do progresso de toda a Africa austral.

Um elemento de primeira necessidade e de vital interesse lhes escasseia, porém: é o de faceis e rapidas vias de communicação, que lhes permitta, não só estreitar os vinculos da propria nacionalidade e completar o dominio dos territorios onde ainda prevalecem tribus indigenas, como tambem, e principalmente, dar saída prompta aos productos naturaes do solo e aos da industria, fazendo-os chegar sem grande dispendio aos mercados consumidores.

Nenhuma das duas republicas possue portos maritimos ou vias fluviaes de facil e remuneradora exploração. Dos tres grandes rios que em grande parte constituem as suas fronteiras, dois, o de Orange e o Vaal, confluindo n'um só curso, o grande rio de Orange, seguem com grandes sinuosidades as vertentes oeste para irem lançar-se no oceano Atlantico, a 28°,32′, depois de um curso de mais de 1:600 kilometros. Apesar de ser um dos maiores rios da Africa austral, com uma extensissima bacia hydrographica, não é susceptivel de

nier, et le Transvaal, ou République Sud-Africaine, occupant la vaste et opulente région qui s'étend du Vaal au Limpopo.

La fertilité du sol, abondamment sillonné d'un grand nombre d'affluents des principaux fleuves; les conditions du climat, naturellement favorable à la race blanche, car les températures excessives d'une basse latitude se trouvent atténuées et modifiées par l'altitude et les autres conditions orographiques du terrain; les richesses minérales déjà découvertes et en voie de croissante exploitation; l'abondance de pâturages naturels pour l'élevage du bétail; la facilité que l'on y trouve pour tirer parti des cultures profitables et fertiles; et, par dessus tout, l'énergie, l'opiniâtreté et la force vitale, déployées par la race dominante, se substituant de plus en plus à la race indigène: ce sont là autant de circonstances qui font prévoir, dès aujourd'hui, l'influence considérable que ces deux nouveaux états sont appelés à exercer dans la cause de la civilisation et du progrès de toute l'Afrique australe.

Il leur manque, toutefois, un élément de première nécessité et d'intérêt vital: ce sont les voies de communication faciles et rapides, pouvant leur permettre non-seulement de resserrer les liens de la nationalité et de compléter la domination des territoires sur lesquels prévalent encore les tribus indigènes, mais encore, et principalement, de donner issue facile aux produits naturels du sol ainsi qu'à ceux de l'industrie, en les acheminant sans grands frais vers les centres de consommation.

Aucune de ces deux républiques ne possède de ports maritimes, ni de voies fluviales d'une exploitation praticable et rémunératrice. Sur les trois grands fleuves bornant en grande partie leurs frontières naturelles, deux, l'Orange et le Vaal, confluent en un seul cours d'eau, le grand fleuve Orange, et suivent avec de grandes sinuosités les versants ouest, pour aller se jeter dans l'océan Atlantique à 28° 32′, après un cours de plus de 1:600 kilomètres. Bien que l'Orange soit un des fleuves les plus importants de l'Afrique australe, et qu'il

larga navegação, porque a sua barra é obstruida por um grande banco de areias, e, a poucos kilometros da foz, o curso das aguas é interrompido por consideraveis desnivelamentos do alveo, produzindo terriveis *rapidos*.

Melhores condições de navigabilidade offerece o Limpopo, tambem chamado Bembe, ou do Oiro e Inhampura, que, contornando as fronteiras oeste e norte do Transvaal, e voltando a sul, em territorio portuguez, vem desaguar no oceano Indico, a 25°,15′ de latitude. Basta, porém, attentar no seu enorme circuito e nas regiões que atravessa, para se concluir que não é a via natural de communicação em que se devesse pensar para ligar o Transvaal com a costa oriental. Do mesmo modo se poderá concluir quanto a outras vias fluviaes de menor extensão, como o Maputo, o Umbeluse e o Incomati ou Maniça, se bem que, quanto a este, se tivesse pensado em alguns projectos de exploração para o dito effeito.

Ligação pratica e expedita com a costa só póde ser por meio de vias terrestres para qualquer dos portos mais accessiveis, ou nas colonias inglezas, desde Cape-Town até Durban, ou na possessão portugueza de Lourenço Marques, na extensa e vasta bahia d'este nome.

E assim é que a questão foi posta e considerada pelos paizes interessados, versando as variantes da solução mais quanto á escolha dos portos para onde deva ou tenha de convergir o commercio do interior, do que quanto ao systema de vias terrestres a adoptar.

É hoje geralmente reconhecido e praticamente experimentado, que o grande e principal instrumento com que as nações cultas têem de operar a transformação material e moral do vasto continente africano, levando-lhe as luzes da civilisação e tornando aproveitaveis as suas immensas e reconditas riquezas, é o da viação acele-

possède un bassin hydrographique fort étendu, il n'est guère susceptible de navigation, parce que son estuaire est obstrué par un grand banc de sable. Le cours en est d'ailleurs interrompu, à peu de kilomètres de l'embouchure, par des différences de niveau produisant des rapides dangereux.

Le Limpopo, désigné aussi sous les noms de Bembe, fleuve d'Or et Inhampura, offre de meilleures conditions de navigabilité. Après avoir contourné les frontières de l'ouest et du nord du Transvaal, il revient vers le sud par le territoire portugais pour déboucher dans l'océan Indien à 25° 15′ de latitude. Il suffit néanmoins d'examiner son énorme circuit et les régions qu'il traverse pour en conclure que ce n'est point là la voie naturelle de communication à laquelle on pût songer pour relier le Transvaal à la côte orientale. On peut conclure de même pour les autres voies fluviales de moindre extension, telles que le Maputo, l'Umbeluse et l'Incomati ou Maniça, bien que, à l'égard de ce dernier, on ait parlé de quelques projets d'exploitation dans le but sus-indiqué.

Le raccordement praticable et rapide avec le littoral ne pouvait donc s'effectuer que par la voie terrestre, en le dirigeant sur n'importe lequel des ports les plus accessibles, soit dans les colonies anglaises depuis Cape-Town jusqu'à Durban, soit dans la possession portugaise de Lourenço Marques, sur la vaste baie de ce nom.

C'est sous ce point de vue que la question fut considérée par les pays intéressés. Les variantes de la solution portèrent plutôt sur le choix des ports où devait converger le commerce de l'intérieur, que sur le système de voie terrestre à adopter.

Il est aujourd'hui généralement reconnu, et l'expérience l'a démontré, que le transport accéléré par chemin de fer est le principal instrument dont les nations civilisées doivent se servir pour opérer la transformation matérielle et morale du vaste continent africain, en y introduisant les lumières de la civilisation, et en tirant parti des

rada por meio dos caminhos de ferro. São elles que principalmente hão de contribuir para este grandioso commettimento, em que tão empenhados concorrem agora os povos civilisados. A locomotiva fará desbravar os sertões, animará e protegerá a colonisação, creará e desenvolverá os grandes centros de producção e consumo; e onde ella chegar, o seu silvo será o annuncio de uma nova era de civilisação e progresso.

Nação colonial de primeira ordem no continente africano, já pela extensão, já pela situação das suas possessões, e aquella que se póde dizer a mais rica de tradições quanto a esse continente, que foi a primeira a descobrir e a occupar, Portugal, se não vae na vanguarda dos paizes que lançaram mão d'este poderoso meio de acção, tem comtudo affirmado os seus propositos de concorrer por esta fórma para a grande causa da civilisação africana, tanto quanto os seus recursos lh'o permittem. É assim que na costa occidental tem já em exploração um caminho de ferro, cuja construcção para o interior vae progredindo, alem de outros estudados em projecto, um dos quaes já está auctorisado e approvado por lei; e na costa oriental tem projectado outros, alem do que faz objecto do presente pleito.

Se o interesse commercial e a perspectiva de grandes lucros são, por via de regra, as causas determinantes das concessões relativas a estes grandes agentes do progresso, convem não esquecer que tambem rasões de outra ordem, moral e politicamente, preponderam muitas vezes para taes emprehendimentos. A mira do lucro e da especulação poderá ser o fim exclusivo das emprezas; mas não o é por parte dos governos, que têem o direito e o dever de considerar o problema da viação acceleradа sob outros aspectos mais elevados do que o de uma simples operação mercantil. Assim, na causa da civilisação africana, em que todos os paizes se podem considerar solidarios, e em que principalmente são

immenses richesses que le sol renferme. Ce sont les chemins de fer qui contribueront principalement à la grandiose entreprise dans laquelle sont aujourd'hui engagés tous les peuples civilisés. La locomotive adoucira les mœurs du désert, encouragera et protègera la colonisation, fera naître et développera les grands centres de production et de consommation. Dans toutes les contrées où il se fera entendre, le sifflet de la machine sera le précurseur d'une nouvelle ère de civilisation et de progrès.

Nation coloniale de premier ordre sur le continent africain par l'étendue et par la situation de ses possessions, le Portugal, on peut le dire, est encore la nation la plus riche en traditions sur ce vaste continent qu'il a été le premier à découvrir et à occuper. S'il ne marche pas à l'avant-garde des pays qui se sont emparés de ce puissant moyen d'action, il n'en a pas moins affirmé le ferme propos de concourir de la sorte et dans la limite de ses ressources au succès de la grande cause de la civilisation africaine. Il a déjà en exploitation, sur la côte occidentale, un chemin de fer dont la construction avance vers l'intérieur. Plusieurs lignes étudiées sont en projet, dont l'une est déjà autorisée et approuvée par une loi. Sur la côte orientale, il y en a d'autres projetées, indépendamment de celle faisant l'objet du présent litige.

S'il est vrai que l'intérêt commercial, l'attente de grands bénéfices, sont les causes qui déterminent les concessions relatives à ces grands agents du progrès, il ne faut pas se dissimuler aussi que des raisons d'un autre ordre moral et politique ont souvent influé sur de pareilles entreprises. L'appât du gain et de la spéculation pourra être le but unique des entrepreneurs; il n'est point celui des gouvernements, auxquels incombe le droit et le devoir d'envisager le problème des voies ferrées sous un aspect plus noble et plus élevé que celui d'une simple opération commerciale. Ainsi, dans la cause de la civilisation africaine, où tous les pays peuvent être considérés comme solidaires et à la-

interessados os que lá se constituiram ou ali preponderam pelo seu dominio colonial, o problema ferro-viario deve ser encarado mais sob o ponto de vista politico, economico e humanitario, do que sob o ponto de vista especulativo de uma remuneração immediata e effectiva.

Comprehende-se bem quanto a solução d'este problema deva ter preoccupado a attenção dos governos e do publico, nos dois estados e nas colonias adjacentes, bem como suscitado a lucta e o embate dos interesses politicos e commerciaes ligados ao assumpto.

Qual devesse ser o porto escolhido para se estabelecer por elle a ligação do interior com a costa, era o ponto a decidir. As condições comparadas dos diversos portos, tanto sob o ponto de vista das seguranças e facilidades reclamadas pela navegação, quanto no que respeita a distancias e a outros predicados, economica e technicamente attendiveis, não eram os unicos dados a considerar na resolução do problema. Outras circumstancias havia, de caracter politico e internacional, que tambem preponderavam e effectivamente preponderaram sobre os tramites da questão.

A excellencia do porto de Lourenço Marques e a sua natural supremacia sobre todos os outros portos da costa oriental e austral, são affirmações que não carecem de demonstração, porque ninguem as contesta. «A sua vasta bahia, quasi toda de muito fundo, offerece fundeadouro que varia de 6 a 12 braças, e em alguns pontos até de 20, como entre os baixos de Cockburn e a ilha Chefina. É estancia segurissima de todos os ventos, e capaz de grande numero de navios que n'elle podem achar abrigo contra os temporaes e travessias que reinam na bôca do canal de Moçambique, o que a faz considerar a melhor bahia de toda a Africa austral e oriental [1]». Nenhum

[1] *Bahia de Lourenço Marques — Questão entre Portugal e a Gran-Bretanha, sujeita á arbitragem do presidente da Republica Franceza;* memoria apresentada pelo governo portuguez, pag. 2.

quelle se trouvent principalement intéressés, ceux qui s'y sont établis ou y ont crée un domaine colonial, le problême des voies ferrées doit être envisagé plutôt au point de vue politique, économique et humanitaire, qu'au point de vue mercantile d'une rémunération immédiate et effective.

On comprend par là combien la solution de ce problême doit avoir préoccupé l'attention des gouvernements et du public, dans les deux états précités et dans les colonies adjacentes. On se rend facilement compte de la lutte et du choc des intérêts politiques et commerciaux qui se rattachent à cette question.

Le principal point à arrêter était le port à choisir pour en faire le point de raccordement entre l'intérieur du pays et le littoral. Les conditions comparées des divers ports, tant sous le rapport de la sécurité et des facilités réclamées par la navigation, que sous celui de la distance et d'autres considérations économiques et financières, n'étaient point les seules données à considérer dans la solution du problême. Plusieurs circonstances, d'un caractère politique et international, devaient agir et ont agi en effet sur toutes les phases de la question.

La supériorité naturelle du port de Lourenço Marques sur tous les autres de la côte orientale ou australe est un fait qu'il est oiseux de démontrer, car personne ne songe à le contester. «Sa vaste baie, presque partout très profonde, offre un mouillage variant de 6 à 12 brasses et atteignant sur quelques points 20, comme entre les basfonds de Cockburn et l'île Chefina. Sa rade est immense, protégée contre tous les vents, et susceptible de recevoir un grand nombre de navires pouvant s'y abriter contre les tempêtes et les courants contraires qui soufflent à l'entrée du canal de Moçambique, circonstances qui en font le meilleur port de toute l'Afrique australe et orientale [1]».

[1] *Baie de Lourenço Marques — Question entre le Portugal et la Grande-Bretogne, soumise à l'arbitrage du président de la République Française;* mémoire présenté par le gouvernement portugais, pag. 2.

dos portos das colonias do Cabo e do Natal, entre os quaes figuram principalmente os de Cape-Town, Port-Elisabeth,. East-London e Durban, se lhe avantajam ou se lhe approximam em condições de segurança e de facilidade de accesso.

Debaixo do ponto de vista da situação geographica, em relação ás duas republicas, os cinco portos referidos estavam em condições de maior ou menor approximação relativa, conforme o ponto, no territorio das mesmas republicas, a que se referisse a comparação. É evidente, á face da carta geographica, que, assim como o porto de Lourenço Marques, sob este ponto de vista, se avantaja sobremaneira a qualquer dos outros para ser a testa de linha quanto ao Transvaal, os de Durban, East-London e Port-Elisabeth competiriam vantajosamente com elle, quanto ao Estado Livre de Orange.

As condições technicas dos traçados e as difficuldades de construcção, resultantes do regimen orographico nas diversas regiões, era um outro ponto de vista sob o qual a primazia da linha portugueza tambem parecia assás justificada. Hoje que todos esses portos estão ligados ao interior por linhas ferreas, e que d'estas, umas attingem, e outras ultrapassam as fronteiras das duas republicas, facil seria verificar, que nenhum traçado offerecia melhores condições economicas de construcção do que o da linha de Lourenço Marques.

Quanto a condições economicas do trafego, as vantagens relativas dos portos concorrentes dependiam de tantas circumstancias e confundiam-se com tantos interesses, que difficil era prever a solução, que offereceria maiores probabilidades de trafico mais proveitoso para o commercio e mais auspicioso para as emprezas. As tarifas de transporte, os direitos das pautas, as condições da exploração, as relações commerciaes já estabelecidas, o regimen commercial dos tratados internacionaes, o serviço maritimo dos portos, e as condições locaes da producção e consumo, eram outros tan-

Aucun des ports des colonies du Cap et du Natal, parmi lesquels figurent surtout ceux de Cape-Town, Port-Elisabeth, East-London et Durban, ne peut surpasser celui de Lourenço Marques sous le rapport de la sécurité et des facilités d'accès. Nul même ne peut lui être comparé.

Au point de vue de la situation géographique, relativement aux deux républiques sud-africaines, les cinq ports précités se trouvent dans des conditions diverses, suivant les points du territoire de ces états faisant l'objet de la comparaison. En présence de la carte géographique, il est clair que, si le port de Lourenço Marques l'emporte, à cet égard, sur tous les autres par rapport au Transvaal, ceux de Durban, East-London et Port-Elisabeth, pourraient au contraire lui faire concurrence avec avantage en ce qui concerne l'État Libre d'Orange.

Les conditions techniques des tracés et les difficultés de construction résultant du régime orographique dans les différentes régions, constituaient un nouveau point de vue sous lequel la supériorité de la ligne portugaise paraissait aussi assez bien établie. Aujourd'hui que tous ces ports sont réliés à l'intérieur du continent par des chemins de fer, dont les uns atteignent les frontières des deux républiques et les autres les dépassent, il serait facile de constater que nul autre tracé n'offrait des conditions de construction plus économiques que celui de la ligne de Lourenço Marques.

Quant aux conditions économiques du trafic, les avantages des ports concurrents dépendaient d'un si grand nombre de circonstances et mettaient tant d'intérêts en jeu, qu'il était difficile de fixer d'avance la solution offrant le plus de probabilités d'un trafic réellement avantageux pour le commerce et assez engageant pour les entreprises. Les tarifs de transport, les droits de douane, les conditions de l'exploitation, les rapports commerciaux déjà établis, le régime commercial des traités internationaux, le service maritime des ports et les conditions locales de production et de con-

tos elementos a considerar sob este ponto de vista, e todos elles mais ou menos contingentes e variaveis, como a sua natureza está indicando. Se as relações commerciaes já estabelecidas constituiam uma rasão de preferencia a favor dos portos inglezes, os direitos pautaes e os convenios commerciaes faziam pender a balança a favor da linha portugueza. Condições da futura exploração das linhas e tarifas d'essa exploração, figuravam ser a incognita do problema, e eram na verdade uma das circumstancias mais essenciaes a que tinham de attender as duas republicas. Condições locaes de producção e consumo variaram successivamente, desde 1880 para cá, em resultado da exploração mineira no Transvaal.

É geralmente sabido, que um dos principaes recursos da republica da Africa meridional consiste nas riquezas mineraes do seu solo. Era d'ahi que desde o principio se agoirou dever proceder a maior alimentação do trafego internacional. Data de ha pouco mais de vinte annos a primeira descoberta de jazigos auriferos ao norte da republica, no districto de Zoutpansberg. Em 1873, a exploração de alguns nos arredores de Lydenburg, era já motivo de consideração; mas foi só depois de 1881, que as descobertas se foram multiplicando, e os capitaes foram affluindo para uma exploração mais systematica, sem deixar de ser aventureira.

Contam-se por muitas dezenas, as companhias e syndicatos que têem sido organisados para esta exploração, nas onze zonas auriferas em que está dividido o territorio da republica; e montam a muitos milhões de francos os capitaes subscriptos para este fim [1]. A noticia das famosas riquezas do valle do Kaap, na sua parte inferior, data de 1883; mas só em 1885 é que a exploração e a especulação sobre estes jazigos toca o apogeu, formando-se em poucos mezes a cidade de Barberton, e com

[1] Ver sobre este assumpto: *La république Sud-Africaine — Situation économique et commerciale en 1889*, par V. S. Aubert, consul de France à Pretoria. Paris, typographie Georges Chamerot.

sommation, étaient autant d'éléments dont il y avait lieu de tenir compte, éléments plus ou moins contingents et variables, comme leur nature même l'indique. Si les relations commerciales déjà établies constituaient un motif de préférence en faveur des ports anglais, les droits de douane et les conventions commerciales faisaient pencher la balance du côté de la ligne portugaise. L'inconnu du problème résidait dans les conditions de l'exploitation future des lignes, et dans les tarifs à y appliquer; c'était là en effet une des conditions essentielles dont les deux républiques devaient tenir compte. Les circonstances locales de production et de consommation ont successivement varié depuis 1880 jusqu'à nos jours, par suite de l'exploitation minière du Transvaal.

Il est généralement connu que l'une des principales ressources de la république Sud-Africaine consiste dans les richesses minières du sol. C'est là qu'on entrevit dès le début la source du plus grand développement du trafic international. La première découverte de gisements aurifères, au nord de la république, dans le district de Zoutpansberg, date d'un peu plus de vingt ans. Déjà en 1873, l'attention publique était appelée sur quelques gisements aux environs de Lydenburg, mais ce ne fut qu'en 1881 que les découvertes se multiplièrent et que les capitaux commencèrent à affluer pour une exploitation plus systématique, quoique toujours aventureuse.

On compte par plusieurs dizaines les compagnies et les syndicats qui furent organisés, dans le but d'exploiter les onze zones aurifères formant le territoire de la république. Les capitaux souscrits à cet effet s'élèvent à beaucoup de millions de francs [1]. La nouvelle des fameuses richesses de la vallée du Kaap, dans sa partie inférieure, remonte à 1883, mais ce fut seulement en 1885 que l'exploitation et la spéculation sur ces gisements atteignirent leur apogée. En quelques mois la ville de Bar-

[1] Voir sur ce sujet: *La république Sud-Africaine — Situation économique et commerciale en 1889*, par V. S. Aubert, consul de France à Pretoria. Paris, typographie Georges Chamerot.

ella uma deslocação de interesses e de conveniencias commerciaes que não era dado prever.

Um anno mais tarde, na zona de Witwatersrand, desponta n'um outro extremo a cidade de Johannesburg, que em fins de 1886 contém um só arruamento, e a 21 de setembro de 1887 celebra pomposamente o anniversario da sua fundação, sendo hoje a cidade mais populosa e a mais rica de toda a republica.

A febre da exploração apodera-se então de todos os espiritos, os immigrantes e forasteiros affluem de todos os lados, as condições economicas e sociaes do paiz modificam-se, a população cresce, as receitas publicas augmentam, e uma transformação subita de todos os interesses creados e de todas as conjecturas planeadas ameaça de influir sobre as relações internacionaes da republica.

Dois factos bastará apontar para se fazer idéa da rapidez d'esta evolução nos resultados da exploração aurifera. A producção aurifera que, segundo os registos officiaes, fôra em 1885 de 200 kilogrammas, sobe no anno seguinte a 829 kilogrammas, em 1887 a 1:737 kilogrammas, em 1888 a 8:515 kilogrammas, e nos primeiros mezes de 1889 a 6:000 kilogrammas.

Por outro lado, a receita publica d'esta proveniencia eleva-se de 5 a 10 milhões de francos, nos dois annos comparados de 1887 e 1888, e os rendimentos totaes da republica passam de 6 a 15 e a 21 milhões de francos nos tres annos de 1886 a 1888, produzindo-se excessos sobre a despeza que já ascendem a mais do que a receita total de 1886.

Sob todos estes pontos de vista, a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques foi mais ou menos influenciada, mantendo-se uma lucta de rivalidades que estava na proporção do conflicto de interesses em jogo.

A feição politica do assumpto não era somenos importante para concitar odios ou

berton fut fondée, et de son existence résulta un déplacement d'intérêts et de convenances impossible à prévoir.

Une année plus tard, à l'extrémité de la zone de Witwatersrand, commence à surgir la ville de Johannesburg qui, à la fin de 1886, ne comprenait qu'une seule rue, et qui le 21 septembre 1887 célébrait pompeusement l'anniversaire de sa fondation. C'est aujourd'hui la plus populeuse et la plus riche de toutes les cités de la république.

Dès lors la fièvre de l'exploitation s'empara de tous les esprits. Les immigrants et les étrangers accourent de tous côtés; les conditions économiques et sociales du pays se modifient; la population s'accroît; les recettes publiques augmentent; et une transformation subite de tous les intérêts créés, de tous les projets conçus, menace d'ébranler les relations internationales de la république.

Il suffira de citer deux faits, pour qu'on se fasse une idée de la rapidité de cette évolution en ce qui touche les résultats de l'exploitation aurifère. La production aurifère, qui, d'après les registres officiels, avait été en 1885 de 200 kilogrammes, s'élève l'année suivante à 829 kilogrammes; en 1887 à 1:737 kilogrammes; en 1888 à 8:515 kilogrammes, et dans les premiers mois de 1889 à 6:000 kilogrammes.

D'un autre côté, la recette publique provenant de ce chef s'élève de 5 à 10 millions de francs dans les deux années comparées de 1887 à 1888, et le revenu total de la république progresse de 6 à 15 et à 21 millions de francs pendant les trois années écoulées de 1886 à 1888; de là des excédants sur la dépense qui montent à un chiffre supérieur à celui de la recette totale de 1886.

Sous tous ces divers points de vue, la question du chemin de fer de Lourenço Marques a été plus ou moins influencée, et a donné lieu à une lutte de rivalités proportionnelle au conflit des intérêts en jeu.

La tournure politique de l'affaire n'était pas moins susceptible de provoquer des

determinar predilecções contra e a favor da linha portugueza.

Os graves successos politicos occorridos no Transvaal desde 1877 não podiam ser indifferentes ao espirito publico d'aquelle paiz. É sabido como, perdida a independencia e declarada a annexação á Inglaterra, o Transvaal conseguiu reconquistar a sua autonomia, em 1881, depois de porfiada e sangrenta lucta. Estes factos estavam muito presentes á memoria de todos, para que ao governo do paiz e ao partido nacional não fosse naturalmente antipathica qualquer solução do problema da viação accelerada, que os collocasse na dependencia immediata e exclusiva dos portos e dos caminhos de ferro pertencentes ás colonias inglezas. Instrumentos de paz e de commercio, os caminhos de ferro tambem o podem ser de guerra e de occupação armada. Os tratados não logram prevenir todas as eventualidades, e cessam, desde que as relações politicas se interrompem para dar logar a periodos de lucta e de violencias. Não era, pois, indifferente que o paiz ficasse exclusivamente subordinado a linhas de communicação, que lhe podiam trazer o inimigo até alem fronteiras, e que deixariam de servir como meio commercial, desde que, por fatalidade, surgissem novos conflictos.

Esta preoccupação da republica da Africa meridional revelou-se por mais de uma vez no decurso das negociações e discussões a que o assumpto deu logar, e não é de surprehender por parte de um paiz, que tanto havia luctado pela causa da sua independencia.

No Estado de Orange não actuavam as mesmas rasões nem se accentuavam iguaes tendencias. Sem embargo da communhão de interesses, em que tantas rasões de approximação lhes aconselhavam viver, as duas republicas só tarde, e muito recentemente, chegaram a accordo sobre este e outros pontos, como teremos de referir no logar competente.

A questão, porém, não era de somenos

haines ou de déterminer des prédilections pour ou contre la ligne portugaise.

Les graves événements politiques survenus au Transvaal depuis 1877 ne pouvaient être indifférents à l'esprit public de ce pays. Personne n'ignore comment, après la perte de son indépendance et après son annexion à l'Angleterre, le Transvaal, au bout d'une lutte opiniâtre et sanglante, parvint à recouvrer son autonomie en 1881. Ces faits étaient trop présents à la mémoire de tous, pour que le gouvernement du pays et le parti national ne conçussent point une antipathie naturelle à l'égard de toute solution du problème des voies accélérées qui les plaçât sous la dépendance immédiate et exclusive des ports et des chemins de fer appartenant aux colonies anglaises. Les chemins de fer, tout en étant des attributs de paix et de commerce, peuvent devenir, le cas échéant, de dangereux instruments de guerre et d'occupation à main armée. Les traités ne sauraient prévenir toutes les éventualités, et quand les relations politiques sont interrompues, ils cèdent la place à des périodes de lutte et de violence. Il n'était donc pas indifférend pour le Transvaal d'être exclusivement dépendant de lignes de communication pouvant introduire l'ennemi en deçà de ses frontières et cesser leur rôle d'instrument de commerce, si, par malheur, de nouveaux conflits venaient à surgir.

Cette préoccupation de la république Sud-Africaine se révéla à plusieurs reprises pendant le cours des négociations et des discussions auxquelles l'affaire donna lieu; ces craintes d'ailleurs étaient naturelles chez un peuple ayant tant combattu pour la cause de son indépendance.

Dans l'État d'Orange les mêmes raisons ne se produisaient point, et les tendances étaient différentes. En dépit de la communion d'intérêts qui leur dictait de se rapprocher l'une de l'autre, les deux républiques ne parvinrent que tard et très récemment, à se mettre d'accord sur ce point, ainsi que sur plusieurs autres, comme nous aurons l'occasion de le rappeler.

La question cependant n'avait pas un in-

interesse para os dois paizes que n'aquellas paragens possuem maior dominio colonial, a Gran-Bretanha e Portugal. Para qualquer d'elles a ligação directa com as duas republicas, por meio das vias ferreas, não só offerecia as vantagens immediatas de um trafego certo e valioso, como tambem as probabilidades de um consideravel desenvolvimento commercial, devido á exploração de toda a região central do sul, abaixo do Zambeze.

Se a possessão portugueza de Lourenço Marques, pela excellencia do seu porto e pelas especiaes condições da sua situação geographica, reunia um conjuncto de circumstancias naturaes que lhe davam supremacia sobre as colonias inglezas, estas, por seu lado, não só de facto, estavam na posse do trafego das duas republicas, que principalmente se derivava por Port-Elisabeth e por Durban, mas ainda tinham procurado compensar aquellas naturaes desvantagens por meio de grandes obras e de consideraveis dispendios, na construcção dos seus caminhos de ferro.

Um rapido esboço do que foram esses emprehendimentos, do desenvolvimento que attingiram, dos encargos que trouxeram e dos resultados a que levaram, dará uma idéa do caracter essencialmente pratico que a lucta dos interesses rivaes veiu a assumir.

A carta geographica do sul de Africa, que juntâmos sob n.° 1 da serie U, foi mandada organisar segundo os mais recentes dados existentes relativamente aos traçados dos caminhos de ferro n'aquella região.

Alem da linha portugueza, que se dirige para a fronteira leste do Transvaal, quatro linhas principaes se internam, desde a costa, sobre as fronteiras das duas republicas, semelhando outros tantos magnetes, dispostos para attrahir o commercio d'aquelles estados. São as linhas: do Cabo a Kimberley, hoje prolongada até Vriburg, que se dirige sobre as fronteiras oeste de Orange e do Transvaal, com um percurso de proximamente 700 milhas; de Port-Elisabeth a Collesberg, hoje prolongada até á capital

térêt moindre pour les deux nations possédant dans ces parages africains le plus grand empire colonial, la Grande-Bretagne et le Portugal. Pour toutes les deux, le raccordement direct, par voie ferrée, avec les républiques sud-africaines, offrait non seulement les avantages immédiats d'un trafic certain et considérable, mais encore les probabilités d'un développement commercial important, provenant de toute l'exploitation de la région centrale au sud du Zambèze.

Si la colonie portugaise de Lourenço Marques, par la supériorité de son port et par les conditions spéciales de sa position géographique, réunissait un ensemble de circonstances naturelles lui donnant la suprématie sur les colonies anglaises, celles-ci, par contre, étaient non seulement maîtresses du trafic des deux républiques, principalement dirigé vers Port-Elisabeth et Durban, mais avaient cherché encore à compenser leur désavantage par des grands travaux et des dépenses considérables affectées à la construction de leurs chemins de fer.

Une esquisse rapide des travaux entrepris, de leur développement, des charges qu'ils engendrèrent et des résultats qui en advinrent, donnera une idée du caractère essentiellement pratique que revêtit la lutte des intérêts rivaux.

La carte géographique de l'Afrique méridionale, que nous présentons sous le n° 1 de la série U, a été élaborée d'après les données les plus récentes, relativement aux tracés des chemins de fer dans cette région.

En dehors de la ligne portugaise qui se dirige vers la frontière de l'est du Transvaal, quatre autres lignes principales pénètrent depuis la côte vers les frontières des deux républiques, semblables à autant d'electro-aimants disposés pour attirer le commerce de ces états. Ce sont les lignes: du Cap à Kimberley, aujourd'hui prolongée jusqu'à Vriburg, se dirigeant vers les frontières ouest de l'Orange et du Transvaal, avec un parcours d'environ 700 milles; de Port-Elisabeth à Collesberg, aujourd'hui pro-

de Orange, pelo lado sul, com um percurso de pouco mais de 450 milhas; a de East-London a Aliwal-North, na fronteira meridional de Orange, com não menos de 244 milhas; e a de Durban a Ladysmith, que d'este ponto se ramifica, por um lado, para a fronteira leste de Orange, por outro lado, para a fronteira sul do Transvaal, em Charlestown, com um desenvolvimento notavel quanto á natureza da região atravessada.

A pequena linha portugueza, com um desenvolvimento de pouco mais de 88 kilometros, e com uma direcção quasi rectilinea sobre o passo do Incomati, completa o conjuncto ferro-viario da zona adjacente ao territorio das duas republicas.

Referindo a diversas epochas o estado da construcção de todas estas linhas e o seu progressivo avanço, ver-se-ha como a situação dos diversos portos, na concorrencia ao commercio do interior, ía sendo sensivelmente modificada.

Em fins de 1875, quando as predilecções do Transvaal pelo porto portuguez se accentuam e se authenticam por meio de um convenio especial sobre a futura linha ferrea, a situação era a seguinte:

Dos tres systemas, em que se divide o regimen ferro-viario das colonias do Cabo, nada havia de construido no systema de éste (Eastern-System), destinado a servir o porto de East-London. No systema central (Midland-System) estavam construidas 52 milhas, sendo 31 na linha de Port-Elisabeth para Collesberg; e no systema de oeste (Western-System) havia já a construcção de 104 milhas, cuja projecção ainda não tomava a direcção da grande linha de Kimberley. São os caminhos de ferro locaes que o governo do Cabo tomou á sua conta em 1873–1874 e a parte que construiu, formando o grande angulo que tem por vertice a estação de Tulbagh-Road.

Na colonia do Natal, a construcção limitava-se a 5 milhas de um caminho de ferro com caracter puramente local.

longée jusqu'à la capitale de l'Orange, du côté du sud, mesurant une étendue d'un peu plus de 450 milles; d'East-London à Aliwal-North, sur la frontière méridionale de l'Orange, avec non moins de 244 milles; celle de Durban à Ladysmith, se ramifiant de ce point, d'un côté vers la frontière est de l'Orange, de l'autre vers la frontière sud du Transvaal, à Charlestown, avec un développement digne de remarque au point de vue de la région traversée.

La petite ligne portugaise, avec une extension d'environ 88 kilomètres et une direction presque rectiligne sur le passage de l'Incomati, complète le réseau des chemins de fer dans la zone adjacente au territoire des deux républiques.

En rapportant aux différentes époques l'état de la construction de toutes ces lignes et leur avancement progressif, on verra que la situation des divers ports subissait successivement des modifications sensibles, au point de vue de la concurrence pour le commerce de l'intérieur.

A la fin de l'année 1875, alors que les prédilections du Transvaal pour le port portugais s'accentuent et se traduisent par une convention spéciale relative au futur chemin de fer, la situation se résumait comme suit:

Des trois systèmes composant le régime des voies ferrées des colonies du Cap, celui de l'est (Eastern system), destiné à desservir le port d'East-London, ne se révélait encore par aucune construction. Dans le système central (Midland system), 52 milles avaient été faits, dont 31 sur la ligne de Port-Elisabeth à Collesberg; dans le système de l'ouest (Western system), on avait exécuté 104 milles, dont la projection ne prenait pas encore la direction de la grande ligne de Kimberley. Ce sont là les chemins de fer locaux que le gouvernement du Cap prit à sa charge en 1873-1874, et la partie qu'il construisit formant le grand angle qui a pour sommet la station de Tulbagh Road.

Dans la colonie du Natal, la construction se bornait à 5 milles d'un chemin de fer de caractère purement local.

Em 1877, epocha da annexação do Transvaal, a futura linha de Kimberley vem occupar o definitivo ponto de partida em Worcester; a linha para Collesberg chega a Alicedale, com uma extensão de 71 milhas; no systema de éste abre-se a primeira secção até Kei-Road com um percurso de 46 milhas. No Natal mantem-se o mesmo estado anterior.

Durante os tres annos da occupação ingleza no Transvaal, a linha principal de oeste attinge 339 milhas, em Beaufort; a linha do syetema central para Collesberg chega a Cookhouse, com 127 milhas; e a linha de East-London projecta-se até Queenstown, n'uma extensão de 154 milhas. Na colonia do Natal ha já 98 milhas construidas, attingindo a linha principal as alturas de Maritsburg.

Foi durante este periodo que se negociou um tratado, a que no capitulo seguinte nos referiremos, entre Portugal e a Inglaterra, regulando-se o negocio do caminho de ferro de Lourenço Marques como assumpto de reciproco interesse a emprehender em commum.

Em fins de 1883, quando se realisou a concessão que faz objecto da presente pendencia, o progresso das linhas ferreas rivaes não era consideravel quanto a novos troços abertos á exploração. A linha de oeste avançou mais 80 milhas, até Victoria, e a de Collesberg chegava a este ponto com um percurso total de 243 milhas. No systema de éste e no Natal continuava em exploração o mesmo numero de milhas.

Dois annos mais tarde, em fins de 1885, a situação é sensivelmente diversa. Emquanto na linha de Pretoria a Lourenço Marques não havia um palmo de construcção, sem embargo das duas secções da linha estarem concedidas, por parte dos dois governos interessados; emquanto a companhia portugueza se debatia no meio das suas difficuldades financeiras, e o governo portuguez se achava enleiado no proposito de não deixar gorar a concessão nem dar azo a que as tendencias do Transvaal se-

En 1877, époque de l'annexion du Transvaal, la future ligne de Kimberley vient occuper son point définitif de départ à Worcester; la ligne de Collesberg arrive à Alicedale avec une extension de 71 milles. Dans le système de l'est, la première section, jusqu'à Kei-Road, est ouverte avec un parcours de 46 milles. Au Natal, la situation antérieure se maintient la même.

Pendant les trois années de l'occupation anglaise au Transvaal, la ligne principale de l'ouest atteint 339 milles, à Beaufort; celle du système central, à destination de Collesberg, se trouve déjà à Cookhouse avec un parcours de 127 milles; et la ligne de East-London est projetée jusqu'à Queenstown, sur une extension de 154 milles. A la colonie du Natal, il y a déjà 98 milles construits, la ligne principale atteignant les hauteurs de Maritsburg.

C'est pendant cette période que fut négocié un traité, dont il sera parlé au chapitre suivant, entre le Portugal et l'Angleterre, réglant la question du chemin de fer de Lourenço Marques, sous le rapport de l'intérêt réciproque qu'il y avait à l'entreprendre en commun.

A la fin de 1883, à la naissance de la concession faisant l'objet de ce litige, les nouveaux tronçons de ligne ouverts à l'exploitation étaient peu considérables. La ligne de l'ouest s'accrut de 80 milles jusqu'à Victoria, et celle de Collesberg atteignait ce point avec un parcours total de 243 milles. Dans le système de l'est et au Natal, le même nombre de milles continuait à être exploité.

Deux ans plus tard, à la fin de 1885, la situation est sensiblement différente. Tandis que sur la ligne de Pretoria à Lourenço Marques il n'y avait pas un pouce de construit, quoique les deux sections de la ligne eussent été concédées par les deux gouvernements intéressés; tandis que la compagnie portugaise se débattait au sein de ses difficultés financières, et que le gouvernement portugais se trouvait embarrassé, préoccupé de ne pas laisser avorter la concession et de ne point donner de motif

guissem outro rumo, as linhas inglezas tomavam um incremento verdadeiramente ameaçador para o futuro da linha portugueza.

Em 31 de março de 1884 tinha sido aberto á exploração o ramal destinado a ligar o systema de oeste com o systema central, permittindo que o trafico d'aquelle se derivasse por Port-Elisabeth. Em 3 de novembro do mesmo anno abre-se a nova secção da linha de oeste até Hope-Town no rio de Orange. Um anno mais tarde, em 28 de novembro de 1885, uma nova secção de 76 milhas é aberta á exploração, e a linha de oeste attinge a cidade de Kimberley, junto ao rio Vaal, a pouca distancia da fronteira transvaaliana. Por outro lado, a linha de East-London chega ao seu termo em Aliwal-North, junto á fronteira sul de Orange; e na colonia do Natal mais 76 milhas de caminho de ferro são abertas á exploração, a despeito das consideraveis difficuldades que o regimen montanhoso da região atravessada devia oppor á construcção.

De então para cá, o progresso na linha do Natal é incessante. Chega a Ladysmith em junho de 1887; d'ahi segue para New-Castle, e d'este ponto vae até Charles-Town, na propria fronteira do Transvaal, secção recentemente aberta á exploração. Uma bifurcação em Ladysmith irá estabelecer a communicação directa em Orange, em direcção a Harrismith.

Nas colonias do Cabo, a linha de Kimberley avança até Vriburg com mais 126 milhas abertas á exploração em dezembro de 1890; e por essa mesma occasião é inaugurada a linha de Collesberg á capital de Orange, na extensão de 144 milhas, construida por intervenção do governo do Cabo.

A estes notaveis e arrojados prolongamentos, correspondem na empreza portugueza uma construcção successivamente retardada e lastimosamente provisoria, uma exploração desleixada e mal combinada, e

à ce que les tendances du Transvaal suivissent une autre direction, les lignes anglaises prenaient un développement vraiment dangereux pour l'avenir de la ligne portugaise.

Le 31 mars 1884 avait été ouvert à l'exploitation l'embranchement destiné à relier le système de l'ouest avec le système central, pour permettre que le trafic du premier fût détourné par Port-Elisabeth. Le 3 novembre de la même année, fut ouverte la nouvelle section de la ligne de l'ouest jusqu'à Hope Town, sur le fleuve Orange. Un an plus tard, le 28 novembre 1885, une nouvelle section de 76 milles est mise en exploitation, et la ligne d'ouest atteint la cité de Kimberley, près du fleuve Vaal, à peu de distance de la frontière transvaalienne. De l'autre côté la ligne d'East-London arrive à son *terminus* à Aliwal-North, près la frontière méridionale d'Orange; à la colonie du Natal, 76 nouveaux milles de chemin de fer sont livrés à l'exploitation, nonobstant les difficultés considérables que le régime montagneux de la région traversée devait opposer à leur construction.

Depuis lors, l'avancement de la ligne du Natal ne fait que progresser. En juin 1887, elle arrive à Ladysmith, pour suivre de là vers New-Castle, et de ce point jusqu'à Charlestown, à la frontière même du Transvaal, section récemment ouverte à l'exploitation. Une bifurcation à Ladysmith ira établir la communication directe avec Orange, dans la direction de Harrismith.

Dans les colonies du Cap, la ligne de Kimberley avance jusqu'à Vriburg, sur une longueur de plus de 126 milles, ouverts à l'exploitation en décembre 1890; et vers cette même époque a lieu l'inauguration de la ligne de Collesberg à la capitale d'Orange, longue de 144 milles et construite avec l'intervention du gouvernement du Cap.

A ces travaux hardis et grandioses, l'entreprise portugaise oppose, de son côté, une construction à tout propos retardée et malheureusement provisoire, une exploitation négligée et mal conduite, une situa-

uma situação altamente compromettedora do futuro de tal emprehendimento.

Imagina-se bem, que ordem de sacrificios financeiros e que esforços de acção foram necessarios para que as colonias inglezas podessem dar tão grande impulso ás suas redes ferro-viarias.

Segundo o relatorio da administração dos caminhos de ferro nas colonias do Cabo, relativo a 1890, o custo da construcção dos tres systemas importava no seguinte:

	Milhas	£
Systema de oeste com	864	6.896:731
Systema central com	734	6.255:345
Systema de éste com	292	3.109:769
Total.....	1:890	16.261:845

As medias por milha eram:

	£
No systema de oeste.....	7:982
No systema central...	8:522
No systema de éste.....	10:649
No geral	8:604

Este custo de construcção e as medias d'elle resultantes referem-se ao ultimo estado das contas respectivas, comprehendendo portanto não só as obras existentes ao tempo da abertura á exploração, mas tambem as subsequentes.

Á grandeza dos emprehendimentos corresponde, como é natural, a enormidade dos encargos e das despezas. A divida publica da colonia elevou-se de £ 2.770:208, que era em 1875, a £ 22.490:501, em 1889. A elevação no Natal, durante o mesmo periodo, foi de £ 331:700 a £ 5.035:126.

A par da construcção dos caminhos de ferro, trata-se do melhoramento dos portos, para lhes facilitar o accesso, e para os collocar em condições de corresponderem ás necessidades de um largo commercio, unica compensação esperada para tantos sacrificios.

Cada novo troço de caminho de ferro que se abria á exploração, era mais um elo na corrente de attracção commercial para os portos inglezes. Os prolongamen-

tion hautement nuisible à l'avenir d'une semblable entreprise.

On s'imagine facilement les sacrifices financiers et les efforts surhumains que les colonies anglaises durent faire pour imprimer une aussi grande impulsion à leurs réseaux de voies ferrées.

Suivant le rapport de l'administration des chemins de fer des colonies du Cap pour l'exercice 1890, le prix de revient de la construction des trois systèmes s'élevait aux chiffres ci-après:

	Milles	£
Système de l'ouest avec	864	6.896:731
Système central avec	734	6.255:345
Système de l'est avec	292	3.109:769
Total.....	1:890	16.261:845

La moyenne par mille était:

	£
Dans le système de l'ouest.....	7:982
Dans le système central.....	8:522
Dans le système de l'est	10:649
En moyenne	8:604

Ce prix de construction, ainsi que les moyennes qui en résultent, se rapportent au dernier état des comptes qui a été dressé, et comprend, par conséquent, non seulement les ouvrages existants à l'époque de l'ouverture à l'exploitation, mais aussi ceux qui furent exécutés dans la suite.

A l'immensité des entreprises correspond nécessairement l'énormité des charges et des dépenses. La dette publique de la colonie s'éleva de £ 2.770:208, en 1875, à £ 22.490:501, en 1889. Au Natal, l'augmentation, pendant la même période, fût de £ 331:700 à £ 5.035:126.

La construction des chemins de fer est simultanément accompagnée de l'agrandissement des ports, dans le but de faciliter leur accès et de les mettre en état de pouvoir répondre aux exigences d'un commerce étendu, seule compensation qu'on espérait retirer de tant de sacrifices.

Chaque nouveau tronçon de chemin de fer ouvert à l'exploitation ajoutait un nouvel anneau à la chaine d'attraction commerciale vers les ports anglais. Les prolonge-

tos dentro dos territorios das duas republicas dependiam, é certo, da vontade e da deliberação dos seus respectivos governos; mas estes não podiam adiar indefinidamente a solução de um problema que tanto os interessava; e teriam de optar, a final, antes pela solução do prolongamento de linhas já construidas do que pela construcção de linhas a prolongar em territorio estranho.

A republica de Orange achava-se solicitada a oeste pela linha de Kimberley, ao sul pelas de Collesberg e Aliwal-North e a leste pela de Ladysmith; sem que do norte, pela fronteira do Transvaal, houvesse demonstração pratica de ligação com Lourenço Marques.

Se a collisão no Transvaal não é tão apertada, nem por isso deixa de haver partidos a favor da ligação pela linha de Kimberley ou pelo Natal. A ligação por Orange póde tambem ser a solução; e quando nos ultimos dois annos a vemos quasi realisada, em consequencia da juncção de Bloemfontein á rede do Cabo, não é um acontecimento que estivesse fóra do calculo de probabilidades com que de parte a parte se contou na lucta estabelecida.

Tal é, a largos traços, o quadro da situação geral dentro do qual se esboça, cresce, desenvolve e ramifica a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques.

ments dans les territoires des deux républiques dépendaient, il est vrai, de la volonté et des décisions de leurs gouvernements, mais ceux-ci ne pouvaient ajourner indéfiniment la solution d'un problème qui les intéressait à un si haut degré, et auraient fini par opter plutôt pour le prolongement des lignes déjà faites, que pour la construction de celles à prolonger en territoire étranger.

La république d'Orange était sollicitée à l'ouest par la ligne de Kimberley, au sud par celles de Collesberg et Aliwal-North et à l'est par celle de Ladysmith. Au nord il n'y avait aucune démonstration pratique de raccordement avec Lourenço Marques par la frontière du Transvaal.

Si la collision n'était pas aussi accentuée au Transvaal, on ne saurait en conclure qu'il n'y eût point de partisans du raccordement par la ligne de Kimberley ou par le Natal. Le raccordement par Orange pouvait aussi être une solution; et lorsqu'on le voit réalisé, dans les deux dernières années, par suite de la jonction de Bloemfontein au réseau du Cap, on n'a pas lieu de s'en étonner, car l'événement devait avoir été prévu dans la lutte engagée entre les partis.

Tel est, à longs traits, le tableau de la situation générale, où s'ébauche, grandit, se développe et se ramifie la question du chemin de fer de Lourenço Marques.

CAPITULO II

Tratados e convenções internacionaes

SUMMARIO

Os tratados como origem de direitos e obrigações entre os estados.— A concessão fez-se para cumprimento de compromissos internacionaes existentes.—Tratado de 1869.— Suas disposições quanto á linha de limites.— O texto portuguez e o texto hollandez.— Necessidade da demarcação sobre o terreno.— O ponto de juncção do caminho de ferro na fronteira.—Tratado de 11 de dezembro de 1875.— Resumo das suas disposições.— O protocollo da mesma data quanto ao caminho de ferro.— Troca das ratificações adiada até 7 de outubro de 1882.—Tratado não ratificado de 1879 entre Portugal e a Gran-Bretanha.—Opinião do plenipotenciario britannico sobre as condições do caminho de ferro de Lourenço Marques como linha internacional.— Convenções entre a Gran-Bretanha e o Transvaal.—Tratado de Sand-River em 1852.— A occupação ingleza do Transvaal em 1877. — A independencia da Suazilandia.— Convenção de Pretoria em 3 de agosto de 1881.— Restabelecimento da autonomia do Transvaal sob a suzerania ingleza.— Convenção de 27 de fevereiro de 1884.— Nova convenção de 2 de agosto de 1890. — A convenção de 17 de maio de 1884 entre Portugal e o Transvaal. — Resumo das suas disposições. — O que se estipulou no protocollo da mesma data e por troca de notas.—Teor do pedido do Transvaal para a concessão de um *tramway* e da resposta do governo portuguez. Apreciação geral sobre esta convenção.— Seu fim.— Rapidez e difficuldades das negociações.— A iniciativa da concessão portugueza não foi favoravel.— O projecto de accordo de 19 de janeiro de 1883.— Desconfianças do Transvaal quanto ás garantias de execução da concessão portugueza.—Tratados de março de 1889 entre as duas republicas e alcance dos mesmos tratados quanto aos interesses da linha portugueza.

CHAPITRE II

Traités et conventions internationales

SOMMAIRE

Les traités en tant que cause de droits et d'obligations entre les États.— La concession a été faite pour l'accomplissement d'engagements internationaux préexistants.— Le traité de 1869.— Ce qu'on y stipula quant à la délimitation des territoires.— Le texte portugais et le texte hollandais.— Nécessité d'une démarcation sur le terrain.— Le point de jonction du chemin de fer à la frontière.— Traité du 11 décembre 1875.— Résumé de ces dispositions.— Le protocole de la même date quant au chemin de fer.— L'échange des ratifications n'eut lieu que le 7 octobre 1882.—Traité non ratifié de 1879 entre le Portugal et la Grande-Bretagne.— Opinion du plénipotentiaire britannique sur les conditions du chemin de fer de Lourenço Marques comme ligne internationale.— Conventions entre la Grande-Bretagne et le Transvaal.—Traité de 1852 dit de Sand-River.— L'occupation anglaise au Transvaal en 1877.— L'indépendance du Suaziland.— Convention de Pretoria du 3 août 1881.— Rétablissement de l'autonomie du Transvaal sous la suzeraineté de l'Angleterre.— Convention du 27 février 1884.— Nouvelle convention du 2 août 1890.— La convention du 17 mai 1884 entre le Portugal et le Transvaal.— Résumé de ses dispositions.— Ce qu'on a stipulé au protocole de la même date et par échange de notes.—Teneur de la demande du Transvaal quant à la concession d'un *tramway* et de la réponse du gouvernement portugais.— Appréciation générale de cette convention.— Son but.— Rapidité et difficultés des négociations.— L'initiative de la concession portugaise n'a pas été favorable.— Le projet d'accord du 19 janvier 1883— Défiance du Transvaal quant à la garantie pour l'éxecution de la concession portugaise.—Traités de mars 1889 entre les deux républiques, et leur portée quant aux intérêts de la ligne portugaise.

CAPITULO II

Tratados e convenções internacionaes

Os tratados e as convenções internacionaes são a formula politica de regular e definir as relações juridicas dos estados entre si. O que n'elles se estipula tem força de obrigar, como verdadeiro contrato; e, se não ha tribunal certo para o qual se possa appellar, no caso de contravenção, o decoro dos governos e o consenso unanime dos paizes civilisados garantem por outros meios indirectos o escrupuloso cumprimento do que se convencionou.

Na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques, por demais esqueceram os interessados, que o assumpto, antes de fazer objecto dos seus contratos, para crear direitos e obrigações, fôra objecto de tratados e convenções anteriores entre os paizes interessados; e que d'esses convenios resultára, não só relações juridicas, não menos respeitaveis do que as provenientes das concessões posteriores, mas tambem, e principalmente, que estas concessões eram feitas para desempenho de compromissos internacionaes solemnemente contrahidos, e que portanto lhes estavam subordinadas.

Os tratados e convenções, que nos pareceu util publicar para esclarecimento do assumpto perante o venerando tribunal arbitral, constituem a serie A dos documentos annexos a esta memoria. Occupar-nos-hemos d'elles em secções separadas, observando a proposito de cada um o fim especial a que se destina a prova.

CHAPITRE II

Traités et conventions internationales

Les conventions et les traités internationaux constituent la formule politique servant à règler et à définir les rapports juridiques des états entre eux. Les dispositions qu'ils stipulent engagent les parties, comme s'il s'agissait d'un véritable contrat; et s'il n'existe point de tribunal spécial auquel on puisse recourir, la dignité des gouvernements et l'assentiment unanime des pays civilisés garantissent leur exécution par d'autres moyens indirects.

Dans la question du chemin de fer de Lourenço Marques, les intéressés n'ont que trop oublié que la matière, avant de faire l'object de leurs contrats, pour créer des droits et des obligations, avait fait l'objet de conventions et de traités antérieurs entre les pays intéressés; que ces conventions avaient entraîné non seulement des relations juridiques aussi respectables que celles provenant des concessions postérieures, mais encore que ces concessions étaient octroyées surtout pour faire respecter des engagements internationaux contractés solennellement et qui par conséquent leur étaient subordonnées.

Les traités et les conventions que nous avons jugé utile de publier pour éclaircir la question devant le vénérable tribunal arbitral, composent la série A des documents annexés au présent mémoire. Nous nous en occuperons dans des sections séparées, en faisant ressortir, à propos de chacun d'eux, le but spécial que nous nous proposons d'atteindre.

SECÇÃO I

Tratado de 29 de julho de 1869 entre Portugal e o Transvaal[1]

Assignado em Pretoria, approvado em Portugal pelo decreto com força de lei de 7 de julho de 1870 e ratificado pela carta regia de 21 de agosto do mesmo anno, o tratado de 29 de julho de 1869 começou a vigorar depois de 10 de julho de 1871, data em que se realisou a troca das ratificações, tambem em Pretoria. Das suas estipulações apenas nos interessa a que se refere a limites de territorio, por isso que a determinação do ponto da fronteira, até onde devesse chegar a linha portugueza, foi um dos assumptos debatidos na presente questão.

Os limites foram definidos no artigo 23.º n.º 2.º do tratado, ficando subordinados a cinco orientações, a partir do 26°,30′ de latitude sul.

A segunda orientação comprehende o ponto questionado e está redigida no texto portuguez do modo seguinte: «...*d'ali, ao longo do cume das ditas montanhas até o passo do rio Comati, onde aquelle rio corre entre as montanhas de Libombo*».

Por uma inadvertencia, que só muito mais tarde foi notada, o texto hollandez contém expressões a mais do que o texto portuguez, dizendo o seguinte: «...*van daar langs den hoogsten rand vand de Lebombo bergen tot in het midden van de onderste poort van Comatie, waar die rivier de Lebombo bergen doorgaat*[2]».

Este mesmo texto é reproduzido em inglez, na convenção de 3 de agosto de 1881 entre a Inglaterra e o Transvaal, nos termos seguintes: «...*thence along the summits of the Libombo range to the middle of the poort where the Komati River passes through it, called the lowest Komati Poort*[3]».

A differença está em que n'estes ultimos textos se diz a mais: que a fronteira seria na linha media da passagem do rio entre

[1] Serie A, n.º 1.
[2] Serie A, pag. 2.
[3] Serie A, pag. 23.

SECTION I

Traité du 29 juillet 1869 entre le Portugal et le Transvaal[1]

Signé à Pretoria, approuvé en Portugal par décret du 7 juillet 1870 et ratifié par édit royal du 21 août de la même année, le traité du 29 juillet 1869 fut mis en vigueur à partir du 10 juillet 1871, date à laquelle l'échange des ratifications eut également lieu dans la capitale du Transvaal. Parmi les clauses de ce traité, une seule nous intéresse; c'est celle qui a trait à la délimitation du territoire, vu que la fixation du point de la frontière que devait atteindre la ligne portugaise fut un des points débattus de la matière.

Ces limites furent déterminées à l'article 23 n.º 2º du traité et subordonnées à cinq orientations différentes, à partir du 26° 30′ latitude sud.

La seconde orientation embrasse le point en litige et se trouve rédigée comme suit dans le texte portugais: «...*de là le long du sommet des mêmes montagnes jusqu'au col du Comati où ce fleuve coule entre les monts de Libombo*».

Par suite d'un défaut d'attention, dont on ne s'est aperçu que plus tard, le texte hollandais contient une désignation plus ample que le document portugais; il est ainsi conçu: «...*van daar langs den hoogsten rand vand de Lebombo bergen tot in het midden van de onderste poort van Comatie, waar die rivier de Lebombo bergen doorgaat*[2]».

Ce même texte est reproduit en anglais dans la convention du 3 août 1881 entre l'Angleterre et le Transvaal, en les termes suivants: «...*thence along the summits of the Libombo range to the middle of the poort where the Komati River passes through it, called the lowest Komati Poort*[3]».

La différence porte donc sur ce que dans ces derniers documents il est dit en plus, que la frontière serait située sur la ligne

[1] Série A, nº 1.
[2] Série A, pag. 2.
[3] Série A, pag. 23.

as montanhas, conhecida por passagem inferior do rio.

Dá-se a circumstancia de que, n'aquella quebrada da montanha, esta decompõe-se em formações secundarias, por onde o rio atravessa, e que vão sendo successivamente decrescentes de oeste para leste.

A divergencia dos textos podia ser, como foi, objecto de duvida; mas tem pequeno alcance se se attender a que a designação de passagem inferior entre aquellas montanhas tinha relação com a passagem superior do mesmo rio entre outros montes no Drakensberg.

Juntamos, para maior esclarecimento, não só uma copia do mappa que serviu de base ao tratado, mas tambem a copia de outro, de origem official ingleza, onde estão designadas as duas passagens do rio Komati, ou Incomati [1].

Desde logo se reconheceu que a linha de limites carecia de ser fixada e marcada sobre o proprio terreno. O unico ponto, bem e claramente definido, era o extremo norte da linha, na confluencia do Pafori com o Limpopo. Todos os outros: cumiada do Libombo, passo do rio Incomati entre estas montanhas, e pontos referidos ao monte Pokioneskop e á serra de Chicundo, eram designações muito vagas que careciam de ser determinadas praticamente.

O plenipotenciario portuguez encarregado da troca das ratificações do tratado, de volta d'esta missão, foi portador de cartas do presidente da republica para o governo portuguez, em que se lembrava a conveniencia de proceder á effectiva demarcação dos limites estipulados, e até a novo tratado pelo que respeitava á direcção nordeste do Transvaal [2].

A falta d'esta effectiva demarcação não podia deixar de se fazer sentir, a proposito e por occasião dos traçados de caminhos de ferro destinados á ligação dos dois territo-

[1] Serie U, fls. n.os 2 e 3.

[2] Vide relatorio do plenipotenciario no *Livro Branco* de 1873, pag. 23.

moyenne du cours du fleuve entre les montagnes, ligne désignée sous le nom de passage inférieur du fleuve.

Il y a lieu de faire remarquer que, dans défilé, la montagne se décompose en couches secondaires, que le fleuve traverse et qui décroissent successivement de l'ouest à l'est.

La divergence des textes pouvait donc, comme cela a eu lieu, engendrer des hésitations; mais elle n'a pas d'importance si l'on tient compte que la désignation de passage inférieur entre ces montagnes correspondait au passage supérieur du même fleuve entre les autres monts du Drakensberg.

Nous joignons, pour plus de clarté, non seulement une copie de la carte qui a servi de base au traité, mais aussi la copie d'une autre pièce, d'origine officielle anglaise, où se trouvent désignés les deux passages du fleuve Komati ou Incomati [1].

On reconnut dès lors que la fixation de la ligne de limite sur le terrain lui-même était indispensable. Le seul point clairement défini était l'extrémité nord de la ligne, au confluent du Pafori avec le Limpopo. Tous les autres, tels que le sommet du Libombo, le passage de l'Incomati entre ces montagnes, les points se rapportant au mont Pokioneskop et à la montagne de Chicundo, étaient des désignations trop vagues qu'il devenait indispensable de déterminer pratiquement.

Au retour de sa mission, le plénipotentiaire portugais, chargé de l'échange des ratifications du traité, était porteur de lettres du président de la république pour le gouvernement portugais rappelant l'opportunité de procéder à la démarcation des limites stipulées et même à l'élaboration d'un nouveau traité concernant la frontière nord-est du Transvaal [2].

L'absence de cette délimitation devait se faire sentir lors de la fixation des tracés des chemins de fer destinés au raccordement des deux territoires, puisque aucun des pays

[1] Série U, Planches nos 2 et 3.

[2] Voir le rapport du plénipotentiaire. *Livre Blanc* de 1873, pag. 23.

rios, pois que nenhum dos paizes tinha direito de fixar, por si só, sem accordo com o outro, quaes os pontos da fronteira em que devesse terminar cada traçado; tanto mais, quanto era bem de presumir que os traçados devessem dirigir-se por qualquer dos rios que atravessam a cordilheira do Libombo, e, portanto, em pontos onde a linha de cumiada deixava de existir.

Porque se não fez isso no tratado de 1875 ou na convenção de 1884, occorrerá naturalmente perguntar, visto o silencio d'esses documentos diplomaticos sobre o assumpto?

Porque os dois convenios foram ajustados e firmados em Lisboa, aproveitando-se para qualquer d'elles o ensejo da vinda á Europa e da passagem por Portugal do presidente da republica do Transvaal; e a demarcação da linha estipulada era acto a debater e a praticar sobre o proprio terreno, com assistencia e intervenção dos agentes ou representantes dos respectivos governos.

SECÇÃO II

Tratado de 11 de dezembro de 1875 entre Portugal e o Transvaal [1]

Todas as estipulações d'este tratado revelam o vivo desejo, que nutriam os dois governos, de estreitar, melhorar e consolidar as relações de amisade e commercio que se tinham estabelecido á sombra do tratado de 1869.

Bastará enumerar as principaes: isenção reciproca de direitos de entrada e de transito para os respectivos productos nacionaes do solo e da industria (artigo 3.º); equiparação do Transvaal á provincia portugueza de Moçambique, quanto a vantagens e facilidades na importação e na exportação (artigo 4.º); isenção de direitos de transito quanto a toda a importação para o Transvaal, e ainda quanto á exportação de productos do seu solo e industria (artigo 5.º); isenção dos direitos de exportação quanto a esses productos, salvo direitos de caes, pharoes e porto (artigo 7.º); fixação dos

[1] Serie A, n.os 2, 3 e 7.

n'avait le droit de fixer par lui-même, et sans entente préalable avec l'autre, les points de la frontière auxquels le tracé devait aboutir; d'autant plus qu'il était à présumer que les tracés devaient être dirigés suivant l'un des fleuves traversant la chaîne du Libombo, et par conséquent en des points où la ligne de faîte cessait d'exister.

On est naturellement porté à se demander pourquoi cette lacune n'a pas été comblée dans le traité de 1875 ou dans la convention de 1884, puisque les documents diplomatiques gardent le silence à ce sujet?

Parce que les deux conventions furent concertées et signées à Lisbonne, à l'occasion du voyage en Europe et du séjour en Portugal du président de la république transvaalienne; et la démarcation de la ligne était une question à débattre sur le terrain même avec le concours et l'intervention d'agents ou représentants des deux gouvernements.

SECTION II

Traité du 11 décembre 1875, entre le Portugal et le Transvaal [1]

Toutes les dispositions de ce traité révèlent l'ardent désir des deux gouvernements de resserrer, d'améliorer et de consolider les bons rapports d'amitié et de commerce qui avaient pris racine sous l'empire du traité de 1869.

Il suffit, pour le démontrer, d'en énumérer les principales: exemption réciproque des droits d'entrée et de transit pour les produits nationaux du sol et de l'industrie des deux pays (article 3); assimilation du Transvaal à la province portugaise de Moçambique sous le rapport des avantages et des facilités pour l'importation et l'exportation (article 4); exemption des droits de transit pour toutes les importations destinées au Transvaal, ainsi que pour les exportations des produits de son sol et de son industrie (article 5); exemption des droits d'exportation sur ces produits, sauf

[1] Série A, nos 2, 3 et 7.

direitos de importação na taxa normal de 3 por cento *ad valorem*, que só eventualmente poderia ser elevada até 6 por cento, quando Portugal tivesse de garantir ou subvencionar a linha ferrea ou outros melhoramentos que aproveitassem ao commercio dos dois paizes (artigo 8.º); absoluta isenção d'esses proprios direitos quanto a algumas mercadorias que o Transvaal teria de importar (artigo 9.º); admissão reciproca dos productos nacionaes como a dos similares da nação mais favorecida (artigo 12.º); equiparação dos navios da republica aos nacionaes portuguezes, salvo a grande e pequena cabotagem reservada á bandeira nacional (artigo 13.º); e finalmente o tratamento da nação mais favorecida, que reciprocamente se estipulou para de futuro, salvo a reserva, por parte de Portugal, quanto ao Brazil, e por parte do Transvaal, quanto ao Estado Livre de Orange (artigo 14.º).

A questão do caminho de ferro, apenas referida nos artigos 8.º e 15.º do tratado, fez objecto especial de um protocollo annexo, ajustado e assignado na mesma data, no qual se consignou o compromisso expresso dos dois governos quanto á realisação d'esse emprehendimento, em termos e por modo que convem ter presentes, a proposito de todos os tramites e incidentes ulteriores.

O concurso de Portugal ia até o ponto:

1.º De subvencionar a empreza, no seu territorio, até metade do custo das obras;

2.º De lhe conceder os terrenos precisos para a construcção e exploração;

3.º De a isentar de direitos de importação por quinze annos, quanto ao material para a linha;

4.º De lhe dar a preferencia na construcção dos ramaes;

5.º De lhe conceder o exclusivo da exceux dits de quai, phare et port (article 7); fixation des droits d'importation à la taxe normale de 3 pour cent *ad valorem*, qui ne pouvait être majorée qu'éventuellement jusqu'à 6 pour cent, lorsque le Portugal aurait à garantir ou à subventionner, soit la ligne ferrée, soit d'autres entreprises tendant à améliorer les conditions commerciales entre les deux pays (article 8); exemption absolue de ces droits eux-mêmes pour plusieurs sortes de marchandises que le Transvaal aurait à importer (article 9); admission réciproque des produits nationaux comme celle des produits similaires de la nation la plus favorisée (article 12); assimilation des navires de la république aux navires portugais, sauf pour les bateaux de grand et de petit cabotage qui étaient réservés au pavillon national (article 13); traitement, enfin, de la nation la plus favorisée, stipulé réciproquement pour l'avenir, sous réserve, de la part du Portugal en faveur du Brésil, de la part du Transvaal en faveur de l'État Libre d'Orange (article 14).

La question du chemin de fer, simplement ébauchée aux articles 8 et 15 du traité, a fait l'objet spécial d'un protocole convenu et signé à la même date, dans lequel était consigné l'engagement pris par les deux gouvernements, touchant la réalisation de cette entreprise, dans des termes qu'il convient de ne pas perdre de vue, pour mieux se rendre compte des circonstances et des incidents qui se produisirent ultérieurement.

Le concours prêté par le Portugal allait jusqu'à:

1° Subventionner l'entreprise sur territoire portugais jusqu'à concurrence de la moitié du coût des travaux;

2° Lui céder les terrains nécessaires pour la construction et l'exploitation de la ligne;

3° Exempter des droits d'importation, pendant quinze ans, le matériel destiné à son exécution;

4° Accorder à l'entreprise la préférence pour la construction des embranchements;

5° Lui concéder le privilège de l'exploi-

ploração por noventa e nove annos, salvo o direito de remissão.

E tambem ampliava a isenção do n.º 3.º, quanto a todo o material de que se carecesse para a construcção e exploração da linha transvaaliana.

Por sua parte, o Transvaal, obrigava-se:

1.º A prolongar a linha portugueza até um centro de producção e consumo que pudesse assegurar o trafico da linha e o desenvolvimento do commercio internacional;

2.º A ceder os estudos e trabalhos feitos para este fim;

3.º A conceder gratuitamente os terrenos precisos e a subvencionar a empreza, quando esta fosse a mesma da concessão portugueza;

4.º A promover o trabalho dos indigenas e a empregar todos os meios ao seu alcance para a prompta conclusão dos trabalhos.

Finalmente, sendo consequencia de todo o estipulado que a construcção da linha portugueza devia preceder a do Transvaal, e sendo certo que os compromissos de Portugal se referiam «a empreza ou companhia que desse sufficientes garantias de estar habilitada a effectuar a construcção», o protocollo termina dizendo: que os dois governos «*empregarão de mutuo accordo os meios que tiverem por mais convenientes e efficazes para que essa companhia cumpra as obrigações contrahidas, e para assegurar sob todos os pontos de vista o exito de uma obra de que tantas vantagens devem resultar para ambos os paizes* [1].»

Este tratado foi approvado em Portugal pela lei de 20 de abril de 1876 e ratificado pela carta regia de 26 de maio do mesmo anno; mas a troca das ratificações só se operou em 7 de outubro de 1882, entre os governos inglez e portuguez, por motivo dos successos politicos que occorreram no Transvaal desde 1877.

[1] Serie A, n.º 3.

tation, durant un délai de quatre-vingt-dix-neuf ans, en se réservant la faculté du rachat.

Le Portugal étendait même l'exemption stipulée au numéro 3 à tout le matériel qui serait nécessaire pour la construction et l'exploitation de la ligne transvaalienne.

Le Transvaal, de son côté, s'engageait:

1° A prolonger la ligne portugaise jusqu'à un centre de production et de consommation pouvant assurer le trafic de la ligne et le développement du commerce international;

2° A céder les études et les travaux déjà effectués dans ce but;

3° A accorder gratuitement les terrains nécessaires et à subventionner l'entreprise, si toutefois celle-ci était la même qui aurait construit la partie portugaise;

4° A encourager le travail des indigènes et à user de tous les moyens en son pouvoir pour le prompt achèvement des travaux.

Finalement, la construction de la ligne portugaise, en vertu des conditions stipulées, devant précéder celle de la ligne transvaalienne, et les engagements contractés par le Portugal se référant évidemment «à une entreprise ou compagnie offrant des garanties suffisantes pour effectuer la construction», le protocole termine en établissant que les deux gouvernements «*emploieront d'un commun accord les moyens qui seront reconnus comme les plus utiles et les plus efficaces pour que cette compagnie accomplisse les obligations contractées, et pour assurer, sous tous les rapports, le succès d'une œuvre d'où doivent résulter tant d'avantages pour les deux pays*» [1].

Ce traité fut approuvé en Portugal par la loi du 20 avril 1876 et ratifié par édit royal du 26 mai de la même année. L'échange des ratifications n'eut lieu toutefois que le 7 octobre 1882, entre les gouvernements anglais et portugais, en conséquence des événements politiques dont le Transvaal fut le théâtre à partir de 1877.

[1] Série A, n° 3.

SECÇÃO III

Tratado de 30 de maio de 1879 entre Portugal e a Gran-Bretanha [1]

Este tratado não chegou a ser ratificado, e ficou sem effeito em consequencia da reconstituição do Transvaal como estado independente. Dois motivos nos determinaram a incluil-o na collecção dos documentos relativos á questão, conjunctamente com outros sobre as negociações diplomaticas que se lhe seguiram.

Em primeiro logar, o negocio do caminho de ferro foi ahi considerado sob um ponto de vista ainda mais accentuadamente internacional, do que nos convenios directos com o Transvaal. Era uma empreza commum dos dois paizes; era um emprehendimento que se não podia conceber sem o accordo previo dos dois estados; esse accordo não versava só sobre as condições da exploração, ía até os direitos das alfandegas, ás tarifas dos transportes, ás receitas e despezas das duas secções da linha, n'uma palavra, até uma tal ligação e communhão de interesses, que o *deficit* de uma exploração podia ser resarcido pelos lucros da outra parte.

Em segundo logar, quaesquer que fossem os intuitos intimos das partes na concepção de um regimen tão excepcional, é fóra de duvida que a natureza especial d'este caminho de ferro foi a consideração principal a que se attendeu. Essa consideração, que se resume no valor internacional da linha, subsistiu sempre, quer se tratasse com a Inglaterra, quer com o Transvaal, quer com as emprezas encarregadas da execução. A secção portugueza sem prolongamento para o interior, seria um emprehendimento inutil e ruinoso; a secção transvaaliana sem saída para a costa sel-o-ía ainda mais, na proporção do desenvolvimento dos traçados e do custo da construcção.

Isto está tão claramente demonstrado na negociação diplomatica que se seguiu ao

[1] Serie A, n.os 4 e 5.

SECTION III

Traité du 30 mai 1879 entre le Portugal et la Grande-Bretagne [1]

Ce traité fut annulé avant d'être ratifié par suite de la reconstitution du Transvaal comme état indépendant. Nous avons cru, par deux raisons, devoir le placer dans la collection des documents relatifs à la question, conjointement avec d'autres pièces touchant les négociations diplomatiques qui suivirent.

En premier lieu, l'exécution du chemin de fer y revêt un caractère d'internationalité encore plus accentué que dans les conventions directes avec le Transvaal. C'était une œuvre commune aux deux pays, une entreprise qu'on ne pouvait concevoir ni admettre sans l'accord préalable des deux états. Cet accord ne visait pas seulement les conditions de l'exploitation; il s'étendait même aux droits de douane, aux tarifs de transport, aux recettes et dépenses des deux sections de la ligne; en un mot, il entraînait un tel enchaînement, une telle communauté d'intérêts, que le *déficit* de l'exploitation d'une des parties pouvait être compensé par les bénéfices de l'autre.

En second lieu, quels que fussent le but particulier et les intentions des parties dans la conception d'un régime aussi exceptionnel, il est hors de doute que ce régime fut principalement dicté par la nature et les conditions spéciales du chemin de fer dont il s'agissait. Cette considération, motivée par la valeur internationale de la ligne, subsista toujours, soit que l'on traitât avec l'Angleterre ou le Transvaal, soit avec les entreprises chargées de son exécution. La section portugaise sans prolongement vers l'intérieur devenait une œuvre inutile et ruineuse; la section transvaalienne sans débouché sur la côte représentait une spéculation encore plus désastreuse, proportionnellement au développement des tracés et au coût de la construction.

Cette assertion est si clairement démontrée par le plénipotentiaire anglais, dans la

[1] Série A, nos 4 et 5.

tratado, por parte do plenipotenciario inglez, e de modo tão insuspeito, que, não obstante a caducidade do tratado, a demonstração nada perde do seu valor nem da sua auctoridade.

Preferimos transcrever, em vez de extractar, alguns trechos das duas conferencias que o plenipotenciario inglez teve com o ministro portuguez, expondo os fundamentos das estipulações do tratado.

Referindo-se á inconveniencia de qualquer clausula que permittisse ao governo portuguez impor direitos de transito, dizia o plenipotenciario inglez:

«But then a clause of this kind would be a direct attack upon the vital principle of the Treaty as far as Great Britain was concerned. The question was one of such primary importance that in Mr. Morier's opinion it required to be treated with the utmost frankness and he would therefore remind His Excellency that the Lourenço Marques line was an alternative line to one, which had long been in contemplation, connecting the Transvaal with a British port, and consequently that there were strong British colonial interests arrayed against it. Now, Her Majesty's Government, whilst fully recognizing the superior geographical advantages presented by the port of Lourenço Marques over that of Durban, could not ignore the strength of the argument urged by the opponents to the former, viz: that though the Natal-Transvaal railway would have to contend with far other physical difficulties than the Lourenço Marques line, it would possess the incalculable advantage of remaining throughout its entire course in British territory, and consequently unaffected by any of the contingencies inseparable from an international line where there must necessarily be two masters instead of one. Mr. Morier having been entrusted with the negotiation of the Treaty from its first inception this objection, urged with much insistence by colonial public opinion, was one the force of which he had every opportunity of gauging, and which it had been absolutely necessary to neutralize by the provisions

négociation diplomatique qui suivit le traité, et le témoignage de ce fonctionnaire est si peu suspect, que, malgré l'annulation du traité la démonstration ne perd rien de sa valeur ni de son autorité.

Nous préférons transcrire, au lieu de les résumer, quelques passages des deux entretiens que le plénipotentiaire anglais eut avec le ministre portugais pour lui exposer le bien fondé des stipulations du traité.

Faisant allusion à l'inopportunité de toute clause permettant au gouvernement portugais d'imposer des droits de transit, le plénipotentiaire anglais disait:

«Une telle clause, cependant, serait une attaque directe contre le principe fondamental du traité à l'égard de la Grande-Bretagne. La question était si importante, qu'au dire de mr. Morier, il fallait la traiter avec toute franchise; il rappellerait pourtant à son excellence qu'il y avait l'alternative entre la route de Lourenço Marques et une autre, depuis longtemps en vue, pour rallier le Transvaal à un port britannique, et que par conséquent d'importants intérêts coloniaux étaient opposés à la première route. Certes, le gouvernement de Sa Majesté reconnaissait les grands avantages géographiques du port de Lourenço Marques sur celui de Durban, mais il ne pouvait pas méconnaître la force du raisonnement présenté par les adversaires de la première route, savoir que, malgré les difficultés matérielles qu'on aurait à vaincre, bien plus grandes pour la route Natal-Transvaal que pour celle de Lourenço Marques, l'autre route présenterait l'inestimable avantage d'avoir tout son parcours dans du territoire britannique, sans dépendre, pourtant, des contingences inséparables d'une voie internationale, où nécessairement il doit y avoir deux maîtres au lieu d'un seul. En sa qualité de négociateur du traité dès le commencement, mr. Morier avait bien eu l'occasion d'estimer la force d'une objection sur laquelle l'opinion publique des colonies s'appuyait avec insistance et qu'il a fallu absolument neutraliser au moyen des stipulations du traité. Il n'insisterait point sur toute l'étendue du raisonnement

of the Treaty. On a great portion of the argument used by the objectors he laid no stress. The well known good faith of Portugal in the observation of Treaty engagements had been for him a full guarantee that no difficulties would arise in the practical working of the engagements taken in regard to the railway, but this rendered it all the more imperative that the Treaty itself should contain binding guarantees which would secure that the essential principle, rendering the construction of the international, in preference to the national railway, a safe undertaking, should be placed beyond the reach of accident. Now, the freedom of transit on the non British portion of the railway was clearly the one essential condition on which all else turned. Unless the same degree of permanence were attached to it as that with attached to the railway undertaking itself the whole scheme was shaken to its foundation and Mr. Morier could not offer any prospect that on this point Her Majesty's Government would admit of compromise [1].»

Ainda sobre o mesmo assumpto e justificando o artigo 5.º do tratado, acrescentou o plenipotenciario inglez:

«The principle on which article 5th of the Treaty was built up was that of the most complete solidarity between every portion of the railway undertaking,—the port, the Portuguese section, and the British section—a solidarity based on the identity of interests common to the two proprietors of the line. It was only by a maximum of transit trade with the Transvaal that Lourenço Marques could hope to emerge out of its present insignificance and occupy the position she was entitled to as an important cosmopolitan commercial emporium. It was only by free access to the sea that the Transvaal could develope its great natural capacities. Now, this principle of solidarity had been pushed so far that Great Britain had, in certain eventualities, undertaken the libiality of charging herself with a portion of the expense incurred in con-

[1] Serie A, pag. 20 e 21.

7

des adversaires. La bonne foi du Portugal dans l'exécution des traités étant reconnue, il avait eu la complète assurance qu'on ne rencontrerait pas de difficultés dans l'exécution pratique des engagements pris à l'égard du chemin de fer; mais, pour ce fait, cela même rendait absolument nécessaire qu'il y eût des garanties dans le traité, mettant à l'abri de tout risque le principe essentiel du traité même, qui fait devenir la construction d'un chemin de fer international, de préférence à un chemin de fer national, une entreprise assurée. Or, la liberté du transit dans la partie non britannique du chemin de fer était évidemment la condition essentielle et la base de toute la convention. Si on n'accordait pas pour ceci le même degré de permanence que l'on reconnaissait appartenir à l'entreprise du chemin de fer, tout le système s'écroulerait par la base, et mr. Morier ne voyait pas de possibilité que le gouvernement de Sa Majesté pût consentir à un accord sur ce point-là [1].»

En voulant justifier l'article 5 du traité et toujours à propos de la même question, le plénipotentiaire anglais ajoutait:

«Le principe sur lequel se basait l'article 5 du traité, c'était celui de la plus entière union entre toutes les parties de l'entreprise du chemin de fer,—le port, la section portugaise et la section britannique,—union dont le fondement était l'identité entre les intérêts réciproques des deux propriétaires du chemin de fer. C'était seulement par un *maximum* du commerce de transit avec le Transvaal que Lourenço Marques pourrait se relever de son insignifiance actuelle et à juste droit aspirer à la situation d'une importante ville comme entrepôt commercial cosmopolite. De même ce n'était qu'au moyen de la libre communication avec la mer que le Transvaal pourrait développer ses ressources naturelles. Ce principe de solidarité avait été porté si loin que la Grande-Bretagne avait pris à sa charge, dans de certaines éventualités,

[1] Série A, pag. 20 et 21.

structing, not only the Portuguese section of the line, but of the harbour works. This arrangement had been inspired by a high idea of equity with a view to preventing the possibility of one party being a loser whilst another was a gainer by the joint enterprise, but it was at the same time based on the permanent character of the undertaking and on the distinctive feature of its unity [1].»

SECÇÃO IV

Convenções entre a Gran-Bretanha e o Transvaal

Data de 1852 o reconhecimento da independencia do Transvaal pela Gran-Bretanha, no tratado chamado de Sand-River. A primeira constituição politica do paiz foi proclamada seis annos mais tarde, em 13 de fevereiro de 1858, sob a fórma de governo republicano e com a denominação de Zuid-Afrikaansche Republiek (Republica da Africa Meridional).

Foram muitas as difficuldades com que o novo estado teve de luctar nos primeiros annos da sua independencia. A guerras incessantes com as tribus indigenas acresceram dissenções e discordias internas, originadas no facto de uma pretendida fusão do governo das duas republicas sob a presidencia de Martinus Pretorius. Em 1864 a eleição de Pretorius para a presidencia do Transvaal, e de Johannes Brand para a do Estado Livre de Orange, poz termo ás dissenções e permittiu que todos os esforços do governo se applicassem á organisação do paiz e á consolidação da sua autonomia pela dominação do elemento indigena.

Em 1876 o governo da republica não conseguiu debellar completamente a revolta do chefe zulu Secucuni, apesar dos esforços empregados pelo presidente Burgers. O receio de que este facto pudesse influir sobre o espirito irrequieto das outras tribus, para as animar á revolta contra os go-

[1] Serie A, pag. 22.

une part des frais de construction, non seulement de la section portugaise de la voie ferrée, mais encore des ouvrages du port. Cet arrangement avait été suggéré par une haute idée d'équité afin d'éviter le cas, qu'une des parties souffrit du préjudice dans l'entreprise commune, tandis que l'autre partie en retirât du profit, mais en même temps c'était un arrangement basé sur la forme permanente de l'entreprise et sur le caractère distinctif de son unité [1].»

SECTION IV

Conventions entre la Grande Bretagne et le Transvaal

La reconnaissance de l'indépendance du Transvaal par la Grande-Bretagne, dans le traité dit de Sand-River, remonte à 1852. La première constitution politique du pays fut proclamée six années plus tard, le 13 février 1858, sous la forme de gouvernement républicain et la désignation de Zuid Afrikaansche Republiek (République Sud-Africaine).

L'état naissant eut à lutter contre d'innombrables difficultés dans les premiers temps de son indépendance. Aux guerres incessantes avec les tribus indigènes vinrent s'adjoindre les discordes intérieures et les dissensions politiques, engendrées par une prétendue fusion du gouvernement des deux républiques sous la présidence de Martinus Pretorius. En 1864 l'election de Pretorius comme président du Transvaal, et celle de Johannes Brand comme président de l'État Libre d'Orange, mirent un terme aux disputes et permirent au gouvernement d'appliquer tous ses efforts à l'organisation du pays, et à la consolidation de son autonomie par la domination de l'élément indigène.

En 1876, le gouvernement de la république ne se trouva pas en mesure d'étouffer complètement la révolte du chef zoulou Secucuni, malgré l'énergie déployée par le président Burgers. La crainte que ce fait n'alimentât l'agitation des autres tribus et ne les encourageât à la rebellion contre

[1] Série A, pag. 22.

vernos estabelecidos, deu azo á intervenção ingleza e á proclamação da annexação do Transvaal em 12 de abril de 1877.

A annexação terminou pela convenção de 3 de agosto de 1881[1], em que a autonomia da republica, sob o nome de Estado do Transvaal, foi novamente restabelecida. A reserva da suzerania britannica, a perda do paiz do Mossuate ou Suazilandia, cuja independencia fôra reconhecida pela Inglaterra, as restricções de limites pelo lado do oeste, e outros encargos e obrigações impostos á republica, são as estipulações mais importantes d'essa convenção, cujos resultados estavam longe de corresponder ás aspirações dos boers[2].

Por nova convenção, negociada em Londres e firmada aos 27 de fevereiro de 1884, obteve o Transvaal algumas modificações no regimen estabelecido pela convenção anterior, e entre ellas a de poder manter relações diplomaticas directas com as outras nações, salvo ainda um direito de inspecção por parte do governo inglez.

A perda do territorio dos Suazis é uma circumstancia digna de attenção no assumpto do caminho de ferro de Lourenço Marques, não só porque n'esse facto está a rasão principal do traçado que veiu a ser adoptado, mas tambem porque a interposição da Suazilandia entre o Transvaal e a costa maritima afastava a idéa de uma communicação directa com o mar por qualquer ponto intermedio entre o Natal e a possessão portugueza.

Foi a este ponto que principalmente mirou uma nova convenção, celebrada em 2 de agosto de 1890[3]. Concedeu-se ao Transvaal que, por meio de tratados com a Suazilandia, com o paiz de Amatonga e com outros chefes de tribu, pudesse adquirir uma faixa de terreno com 3 milhas de largura, a fim de construir um caminho de ferro até á costa, em Kosi-Bay.

Entre outras condições e reservas, ficou esta concessão dependente da participação

[1] Serie A, n.º 6.
[2] Serie A, n.º 6-A.
[3] Serie A, n.º 11.

les pouvoirs constitués, provoqua l'intervention de l'Angleterre, qui s'annexa le Transvaal le 12 avril 1877.

Cette annexion prit fin par la convention du 3 août 1881 [1], qui rétablit de nouveau l'autonomie de la république sous le nom d'État du Transvaal. La réserve de la suzeraineté britannique, la perte du pays de Mossuate ou Suaziland, dont l'indépendance avait été reconnue par l'Angleterre, la restriction des limites du côté de l'ouest, ainsi que d'autres charges et obligations imposées à la république, telles furent les clauses les plus importantes de cette convention, dont les résultats étaient loin de correspondre aux aspirations des boers[2].

Par un nouvel accord négocié à Londres et signé le 27 février 1884, le Transvaal obtint quelques modifications dans le régime établi par la convention antérieure. Il acquit, entre autres, la faculté d'entretenir des relations diplomatiques directes avec les autres nations, mais l'Angleterre se réservait encore un droit de contrôle.

La perte du territoire des suazis est une circonstance dont il faut tenir compte dans la question du chemin de fer de Lourenço Marques, non seulement parce qu'elle constitue la raison principale qui arrête le choix du tracé, mais encore parce que l'interposition du Suaziland entre le Transvaal et la côte maritime écartait toute idée de communication directe avec la mer par n'importe quel point intermédiaire entre le Natal et la colonie portugaise.

C'est là ce qui amena une nouvelle convention, intervenue le 2 août 1890[3], qui autorisa le Transvaal à acquérir, au moyen de traités avec le Suaziland, le pays Amatonga et avec d'autres chefs de tribus, une bande de terrain mesurant 3 milles de largeur, dans le but de construire un chemin de fer jusqu'au littoral, à Kosi-Bay.

Indépendamment d'autres prescriptions et réserves, cette convention obligeait la

[1] Série A, nº 6.
[2] Série A, nº 6-A.
[3] Série A, nº 11.

da republica n'uma convenção aduaneira, já existente entre as colonias do Cabo e o Estado de Orange, bem como sujeita ao compromisso do prolongamento das linhas ferreas inglezas até Joannesburg ou Pretoria.

Incluimos, sob n.os 6 e 11 da serie A, os documentos relativos a esta convenção e á de 3 de agosto de 1881, por nos parecer que as relações politicas do Transvaal com a Gran-Bretanha, desde o periodo da occupação ingleza, não foram indifferentes no assumpto de que nos occupâmos.

SECÇÃO V

Convenção de 17 de maio de 1884 entre Portugal e o Transvaal [1]

Esta convenão, considerada supplementar ao tratado de 1875, teve por fim «introduzir n'elle e no seu protocollo de igual data algumas modificações tendentes a melhorar as relações entre os dois paizes, e, em especial, a facilitar a construcção e exploração do caminho de ferro que deve ligar a provincia de Moçambique a Pretoria».

As disposições dos artigos 7.° a 10.° do tratado de 1875, quanto a importação, exportação e reexportação, ficariam subsistindo por tanto tempo quanto durasse a concessão do caminho de ferro no Transvaal, não indo alem de noventa e nove annos (artigo 1.°).

A faculdade do governo portuguez, para elevar de 3 a 6 por cento o direito de importação sobre as mercadorias destinadas ao Transvaal, ficou adstricta a certas formalidades previas, no caso da elevação ser motivada pela realisação de melhoramentos a emprehender por parte do mesmo governo (artigo 2.°)

Ao processo das avaliações, para fixação dos direitos *ad valorem,* ficou applicavel o direito commum da pauta geral de Moçambique (artigo 3.°).

Na clausula sobre tratamento da nação mais favorecida ficou incluido o que se referisse a transito (artigo 4.°).

[1] Serie A, n.° 9.

république à entrer dans un accord douanier, déjà en vigueur entre les colonies du Cap et l'État d'Orange, ainsi qu'à prolonger les lignes ferrées anglaises jusqu'à Johannesburg ou Pretoria.

Nous avons placé sous les nos 6 et 11 de la série A les documents relatifs à cette convention et à celle du 3 août 1881, convaincus que les rapports politiques du Transvaal avec la Grande-Bretagne, depuis la période de l'occupation anglaise, n'ont pas été indifférents à l'affaire qui nous occupe.

SECTION V

Convention du 17 mai 1884 entre le Portugal et le Transvaal [1]

Cette convention, considérée comme le supplément du traité de 1875, a eu pour but «d'y introduire, ainsi que dans son protocole de la même date, quelques modifications tendant à améliorer les rapports entre les deux pays, et particulièrement à faciliter la construction et l'exploitation du chemin de fer qui doit relier la province de Moçambique à Pretoria».

Les dispositions des articles 7 à 10 du traité de 1875, touchant l'importation, l'exportation et la réexportation subsistaient pendant toute la durée de la concession du chemin de fer du Transvaal, pourvu que ce délai ne dépassât point quatre-vingt-dix-neuf ans (article 1er).

La faculté que le gouvernement portugais s'était réservée d'élever de 3 à 6 pour cent le droit d'importation des marchandises destinées au Transvaal, fut assujétie à certaines formalités préalables, au cas où cette élévation serait motivée par des améliorations à entreprendre de la part du gouvernement portugais (article 2).

Le tarif général de Moçambique fut adopté quant aux évaluations pour la fixation des droits de douane *ad valorem* (article 3).

La clause relative au traitement de la nation la plus favorisée embrassa tout ce qui se rapportait au transit (article 4).

[1] Série A, n° 9.

Pelo artigo 5.°, o governo da republica obrigou-se a conceder a Portugal todas as facilidades legaes para a construcção do caminho de ferro do norte, que tão recommendado havia sido pelo concessionario da linha portugueza[1], como meio de a fazer valer e de chamar a Lourenço Marques o principal commercio do interior.

A isenção de direitos, quanto a material destinado á construcção e exploração do caminho de ferro no Transvaal, foi ampliada no tempo e na extensão, porque terá a duração estipulada no artigo 1.°, e será applicavel a todo o material fixo e circulante, não só do caminho de ferro, como tambem dos *tramways* auxiliares da construcção e exploração d'elle (artigos 6.° e 7.°)

O artigo 8.°, e ultimo, dispõe quanto á epocha em que devia começar a vigorar a convenção, a qual ficou dependente de formalidades a cumprir por parte do Transvaal, em consequencia do artigo 4.° da convenção que acabava de celebrar com a Gran-Bretanha.

Na mesma data da convenção, por meio de um protocollo e por uma troca de notas, ficou assentado:

1.° Que o tratamento da nação mais favorecida não obrigava o Transvaal a conceder a Portugal os favores de qualquer união aduaneira que a republica estabelecesse com outros estados ou colonias.

2.° Que os pedidos feitos pelo governo do Transvaal, n'uma nota de 14 de maio, quanto á construcção e exploração de um tramway entre a bahia de Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal, seriam considerados nos termos de um *memorandum,* entregue na mesma data da convenção e sem prejuizo de qualquer concessão feita anteriormente.

O governo do Transvaal tinha pedido uma concessão do governo portuguez nos termos seguintes:

«Le ministre de la marine et des colonies, agissant au nom du gouvernement de

[1] Veja-se serie A, pag. 69.

Par l'article 5, le gouvernement de la république s'engagea à accorder au Portugal toutes les facilités légales pour la construction du chemin de fer du nord, si ardemment recommandé par le concessionnaire de la ligne portugaise[1], comme le moyen de la faire valoir, et d'attirer à Lourenço Marques la majeure partie du commerce de l'intérieur du pays.

L'exemption de droits sur le matériel destiné à la construction et à l'exploitation du chemin de fer dans le Transvaal fut augmentée sous le rapport du délai et de l'étendue, car sa durée fut celle fixée à l'article 1er et elle devint applicable à tout le matériel fixe et roulant, non seulement du chemin de fer, mais même des *tramways* auxiliaires de sa construction et de son exploitation (articles 6 et 7).

L'article 8, et dernier, régla l'époque de la mise en vigueur de la convention, laquelle fut subordonnée à certaines formalités de la part du Transvaal, en conséquence de l'article 4 de la convention intervenue à ce moment avec la Grande-Bretagne.

A la même date du 17 mai 1884, il fut établi, par un protocole et par une échange de notes, que:

1° Le traitement de la nation la plus favorisée n'obligeait pas le Transvaal à accorder au Portugal les bénéfices de tout accord douanier que la république viendrait à signer avec les autres états ou colonies.

2° Les demandes faites par le gouvernement du Transvaal, dans une note du 14 mai, concernant la construction et l'exploitation d'un tramway entre la baie de Lourenço Marques et la frontière du Transvaal, seraient considérées d'après, un *mémorandum* remis à la même date que la convention, sans préjudice de toute autre concession octroyée antérieurement.

Le gouvernement du Transvaal avait sollicité du gouvernement portugais une concession dans les termes suivants:

«Le ministre de la marine et des colonies, agissant au nom du gouvernement de

[1] Voir série A, pag. 69.

Sa Majesté le Roi de Portugal, déclare accorder par la présente au gouvernement de la république Sud-Africaine:

«1er Le droit de faire construire et exploiter un tramway de la baie de Delagoa à un point de la frontière transvalienne à indiquer par le gouvernement de la république.

«2 La cession gratuite des terrains appartenant à l'état, nécessaires à la construction et à l'exploitation du tramway, ainsi qu'un terrain convenable, grand d'environ 1 kilomètre carré, à la baie de Delagoa, pour un débarcadère et pour les magasins et dépôts du matériel, etc.

«3 Le droit, pendant le temps de la construction du tramway, de tirer des forêts et des terres appartenant à l'état tout le bois, et les matériaux nécessaires, selon les règles que le gouverneur de la province jugera à propos d'établir à cet égard.

«4 La faculté de transférer les droits sous 1er, 2 et 3 à la compagnie qui construira le chemin de fer de la frontière transvaalienne à Pretoria [1].»

O *memorandum* de 17 de maio, que ficou annexo á convenção, é do teor seguinte:

«Le gouvernement portugais s'engage à accorder une concession pour la construction d'un tramway qui relie Lourenço Marques à la frontière du Transvaal pour le transport du matériel du chemin de fer de la frontière du Transvaal à Pretoria à la compagnie concessionnaire de ce même chemin de fer, si la compagnie de Lourenço Marques ne finit pas son chemin avec la rapidité nécessaire pour assurer le commencement des travaux du chemin de fer du Transvaal.

«Le gouvernement portugais s'engage de même à permettre que ce tramway soit destiné au transport des marchandises et des voyageurs dans le cas où les deux compagnies concessionnaires n'arrivent pas à une entente au sujet des tarifs généraux pour le trafic international.

«Il est bien entendu qu'il est du ressort des deux gouvernements de fixer les con-

[1] Serie A, pag. 78.

Sa Majesté le Roi de Portugal, déclare accorder par la présente au gouvernement de la république Sud-Africaine:

1er Le droit de faire construire et exploiter un tramway de la baie de Delagoa à un point de la frontière transvaalienne à indiquer par le gouvernement de la république.

«2 La cession gratuite des terrains appartenant à l'état, nécessaires à la construction et à l'exploitation du tramway, ainsi qu'un terrain convenable, grand d'environ 1 kilomètre carré, à la baie de Delagoa, pour un débarcadère et pour les magasins et dépôts du matériel, etc.

«3 Le droit, pendant le temps de la construction du tramway, de tirer des forêts et des terres appartenant à l'état tout le bois et les matériaux nécessaires, selon les règles que le gouverneur de la province jugera à propos d'établir à cet égard.

«4 La faculté de transférer les droits sous 1er, 2 et 3 à la compagnie qui construira le chemin de fer de la frontière transvaalienne à Pretoria [1].»

Le *mémorandum* du 17 mai, formant une annexe de la convention, est de la teneur ci-dessous:

«Le gouvernement portugais s'engage à accorder une concession pour la construction d'un tramway qui relie Lourenço Marques à la frontière du Transvaal pour le transport du matériel du chemin de fer de la frontière du Transvaal à Pretoria à la compagnie concessionnaire de ce même chemin de fer, si la compagnie de Lourenço Marques ne finit pas son chemin avec la rapidité nécessaire pour assurer le commencement des travaux du chemin de fer du Transvaal.

«Le gouvernement portugais s'engage de même à permettre que ce tramway soit destiné au transport des marchandises et des voyageurs dans le cas où les deux compagnies concessionnaires n'arrivent pas à une entente au sujet des tarifs généraux pour le trafic international.

«Il est bien entendu qu'il est du ressort des deux gouvernements de fixer les con-

[1] Série A, pag. 78.

ditions raisonnables qui peuvent servir de base à toute entente, et qu'il faut pour l'exécution de cette clause le mutuel accord des deux gouvernements sur la question des tarifs internationaux.

«Il est bien entendu aussi que dans les concessions et dans l'organisation des compagnies concessionaires on respectera toutes les conditions des lois portugaises sur de pareils sujets, ainsi que les conditions du contrat du 14 décembre 1883[1].»

Taes foram as obrigações, promessas e compromissos, ajustados entre os dois governos na convenção de 17 de maio de 1884. A idéa capital que predomina em todo o seu contexto é a de assegurar a ligação dos dois paizes por um caminho de ferro, que corresponda ás aspirações, sempre vivas mas tantas vezes contrariadas, das mais intimas e estreitas relações commerciaes. De parte a parte se reconhecia a suprema conveniencia de levar a cabo este emprehendimento, bem como a indeclinavel e reciproca dependencia em que cada paiz se encontrava para com o outro, quanto á sua realisação; mas cada um dos governos, como que se arreceiava de que a sua iniciativa, e a sua cooperação para o fim commum, não fosse seguida ou acompanhada com igual empenho pela outra parte, ou que, a despeito da boa vontade dos dois governos, surgissem difficuldades e estorvos que obstassem ou impedissem a realisação da empreza.

No meio do embate de interesses, de conveniencias e de dependencias que estavam em jogo, a situação dos dois governos não era, todavia, verdadeiramente igual. A ligação com o porto de Lourenço Marques, era sem duvida a solução mais conveniente e a mais desejada, por parte do Transvaal, entre todas que se lhe podiam proporcionar; mas não era a unica, nem era a menos contrariada pela lucta e pela resistencia dos interesses oppostos que ella vinha ferir.

As soluções pela linha de Kimberley ou pelo porto de Durban, e ainda pelo Estado

[1] Serie A, pag. 64.

ditions raisonnables qui peuvent servir de base à toute entente, et qu'il faut pour l'exécution de cette clause le mutuel accord des deux gouvernements sur la question des tarifs internationaux.

«Il est bien entendu aussi que dans les concessions et dans l'organisation des compagnies concessionaires on respectera toutes les conditions des lois portugaises sur de pareils sujets, ainsi que les conditions du contrat du 14 décembre 1883[1].»

Tels furent les engagements, les promesses et les obligations, arrêtés entre les deux gouvernements dans la convention du 17 mai 1884. Le texte de ce document traduisait, d'un bout à l'autre, l'idée prédominante d'assurer le raccordement des deux pays par un chemin de fer correspondant aux aspirations, toujours vivantes quoique souvent contrariées, de resserrer intimement leurs relations commerciales. On avouait de part et d'autre l'immense avantage de mener à bout une pareille entreprise; on reconnaissait d'une façon irréfutable l'entente forcée des deux pays pour la réaliser; mais chacun d'eux semblait craindre que son initiative et sa coopération à l'œuvre commune ne fussent pas suivies avec la même ardeur par l'autre, et, qu'en dépit de la bonne volonté des gouvernements, il ne vint à surgir des difficultés et des obstacles de nature à entraver ou à empêcher la réalisation de l'entreprise.

Au milieu du choc d'intérêts, de convenances et de dépendances qui se trouvaient en jeu, la situation des deux gouvernements n'était pas, à vrai dire, la même. La liaison avec le port de Lourenço Marques était évidemment la plus opportune et la plus ambitionnée par le Transvaal parmi toutes celles qui pouvaient s'offrir. Elle n'était toutefois ni la seule, ni la moins épargnée dans la lutte, par suite de la résistance des intérêts opposés auxquels elle portait atteinte.

Les raccordements par la ligne de Kimberley ou par le port de Durban, voire

[1] Série A, pag. 64.

de Orange para qualquer das linhas inglezas que lhe cercavam as fronteiras, eram soluções sempre abertas á escolha da republica transvaaliana, e não poucas vezes encarecidas como as mais praticamente realisaveis.

Para o governo portuguez é que não havia outra solução comparavel, como meio de garantir o futuro da linha ferrea, de assegurar o engrandecimento do porto de Lourenço Marques e de promover a prosperidade economica e financeira de todo aquelle districto. O caminho fôra projectado e traçado com o unico intuito do seu prolongamento para o interior; se a solução transvaaliana tomasse outra orientação, quem podia prever quando e á custa de que sacrificios se conseguiria o prolongamento? Renunciar a elle seria renunciar á propria communicação com o interior, porque a extensão da fronteira transvaliana abrange todo o norte do districto até o curso do Limpopo, e, pelo lado do sul, a interposição do estado selvagem da Suazilandia era uma barreira que já obrigára a pôr de parte um primeiro traçado estudado pelo valle de Umbeluse, para ser substituido pelo traçado do Incomati, definitivamente adoptado. Circumscripta ao trafego interno do districto, a linha representava uma empreza mallograda a todos os respeitos, porque, nem mesmo como base de uma rede local, n'um futuro afastado, se poderia considerar a mais economica e vantajosa solução.

Não menos grave era a preoccupação, quanto ao futuro do porto de Lourenço Marques e de toda a possessão portugueza, quando frustrada ou indefinidamente adiada a ligação com o Transvaal. O districto é uma faixa de terreno, que na sua maior largura, entre a foz do Limpopo e a passagem do Sabie, mede cerca de 150 kilometros, apertada depois entre o curso d'aquelle rio e a fronteira da republica, e retrahida ao sul, até proximamente um terço d'aquella maior largura, para formar a grande enseada que dá ingresso á bahia

même par l'État d'Orange avec n'importe laquelle des lignes anglaises qui entouraient ses frontières, constituaient des solutions que la république transvaalienne avait toujours à sa portée et qui furent souvent préconisées comme les plus réalisables au point de vue pratique.

Quant au gouvernement portugais, la seule solution qu'il pouvait adopter était celle qui garantissait l'avenir du chemin de fer, assurait l'agrandissement du port de Lourenço Marques et promettait d'encourager le développement de la prospérité économique et financière de tout ce district. Le chemin avait été projeté et tracé dans le but unique de son prolongement vers l'intérieur; si la solution transvaalienne venait à prendre une autre orientation, qui pouvait prévoir l'époque à laquelle ce prolongement se réaliserait et au prix de quels sacrifices? Y renoncer, c'était renoncer à la communication avec les territoires intérieurs, car l'extension de la frontière transvaalienne embrasse tout le nord du district jusqu'au cours du Limpopo, et, au sud, l'interposition de l'état sauvage du Suaziland était une barrière qui avait déjà forcé à mettre de côté un premier tracé étudié par la vallée de l'Umbeluse et à le remplacer par celui de l'Incomati, définitivement adopté. Réduite au trafic interne du district, la ligne représentait une entreprise avortée sous tous les points de vue, car il était même impossible d'y voir, dans un avenir éloigné, la base d'un réseau local offrant des conditions économiques et avantageuses.

Une autre question de nature à préoccuper sérieusement le Portugal était l'avenir du port de Lourenço Marques et de toute la possession portugaise, au cas où la liaison avec le Transvaal serait rejetée ou indéfiniment ajournée. Ce district est formé par une bande de terrain mesurant dans sa plus grande largeur, entre l'embouchure du Limpopo et le passage du Sabie, une étendue d'environ 150 kilomètres. Enclavée ensuite entre le cours de ce fleuve et la frontière de la république, cette bande se rétrécit vers le sud d'à peu près

e ao porto de Lourenço Marques. Possessão ainda em grande parte por explorar, para se poder dizer com segurança quaes os seus recursos proprios, já em riquezas mineraes já na sua capacidade productiva pela cultura do solo e pelo desenvolvimento de industrias adequadas, reune um conjuncto de condições naturaes de tal modo apropriadas ao commercio externo das regiões a oeste, que todo o seu futuro depende principalmente do proveito que se tire d'essas condições.

Bastava, porém, a circumstancia de ter sido o governo portuguez quem tomára a iniciativa, fazendo a concessão da sua linha, para que ficasse tendo menos liberdade de acção do que o Transvaal. Estava naturalmente indicado que assim devêra ser, visto que a construcção da linha portugueza permittia desde logo o aproveitamento do porto e facilitava o transporte dos materiaes destinados á construcção.

Se todo o territorio fosse do mesmo paiz, certamente que ninguem pensaria em começar a construcção da linha em sentido inverso, do interior para a costa, por mais importante que fosse o centro de producção interno que se destinasse para *terminus* da mesma linha; poderia a construcção ser atacada simultaneamente em diversos pontos do traçado, mas o troço *terminus* do porto seria sempre o preferido, como aquelle que desde logo podia ser explorado com vantagem para o trafego geral.

Todavia, o tratado de 1875 não o dizia. Os estudos do traçado geral foram feitos muito posteriormente, e com tão leal proposito, de parte a parte, que foi o mesmo engenheiro portuguez quem desempenhou todo esse trabalho, a pedido do governo do Transvaal e com auctorisação do governo portuguez. Esse distincto funccionario esteve tambem encarregado, por essa occasião, de se entender com o governo da republica quanto ao modo pratico de assegurar a realisação d'esta empreza commum; e sem embargo de não ser possi-

un tiers de sa plus grande largeur, pour former le golfe qui donne accès à la baie et au port de Lourenço Marques. Cette colonie est encore en grande partie inexplorée, et l'on ne saurait évaluer avec justesse ses propres ressources, soit en richesses minérales, soit comme force de production par la culture du sol et le développement des industries locales. Elle réunit toutefois un ensemble de conditions naturelles tellement favorables au commerce externe des régions de l'ouest, que tout son avenir dépend principalement du parti qu'on saura tirer de ces conditions.

Mais il suffisait que le gouvernement portugais eût pris l'initiative, en accordant la concession de sa ligne, pour qu'il conservât moins de liberté d'action que le Transvaal. Et il devait en être ainsi fatalement, puisque la construction de la ligne portugaise permettait d'utiliser immédiatement le port de Lourenço Marques et facilitait le transport des matériaux destinés à la construction.

Si tout le territoire à occuper par le chemin de fer avait appartenu au même pays, nul n'eût certainement songé à en commencer la construction en sens inverse, c'est-à-dire de l'intérieur vers le littoral, quelle que fût l'importance du centre de production intérieur destiné à devenir la tête de ligne. La construction pouvait être entreprise simultanément sur différents points du tracé, mais le tronçon terminus du port devait toujours avoir la préférence, vu la facilité de l'exploiter immédiatement avec avantage pour le trafic général.

Cependant le traité de 1875 ne contenait pas cette clause. Les études du tracé général furent effectuées longtemps après, et avec des intentions tellement loyales de la part des deux pays, que ce fut le même ingénieur portugais qui s'acquitta de cette mission, à la demande du Transvaal et avec l'autorisation du gouvernement portugais. Ce fonctionnaire distingué fut également chargé, à cette occasion, de s'entendre avec le gouvernement de la république sur la manière pratique d'assurer la réalisation de cette entreprise en commun. Quoiqu'il fût

vel então (janeiro de 1883) realisar qualquer convenção supplementar ao tratado de 1875, porque os negocios externos da republica dependiam ainda da suzerania da Inglaterra, aquelle funccionario encontrou as melhores disposições, por parte dos homens mais importantes do Transvaal, para se tomarem novos e mais apertados compromissos quanto á construcção do caminho de ferro, sendo portador de documentos que bem o attestavam, taes como, as actas das conferencias havidas a tal respeito e um projecto de accordo em que o governo do Transvaal compendiava os compromissos reciprocos que desejaria ver estabelecidos em novo convenio.

O engenheiro portuguez recebeu esse projecto de accordo, acompanhado de um officio do secretario d'estado, em que expressamente se lhe dizia que o governo do Transvaal tinha a intenção de acceitar as estipulações do projecto como linha de conducta nos negocios do caminho de ferro.

Tambem ahi se não declarava qual fosse o governo que devia começar a construcção; figurava-se uma e outra hypothese, e em qualquer dos casos havia o compromisso reciproco de se seguir uma a outra construcção em prasos certos e prefixos, de modo que, ainda que os trabalhos não começassem simultaneamente nem estivessem a cargo de um mesmo concessionario, o prolongamento da linha e a sua construcção até final era objecto de estipulações bem definidas e quanto possivel garantidas.

Infelizmente, esse accordo não podia n'aquella occasião ser reduzido a convenio entre os dois governos, sem intervenção do governo inglez; e quando mais tarde o podia ser, em consequencia da convenção de fevereiro de 1884 entre o Transvaal e a Inglaterra, a concessão portugueza estava já feita e o governo do Transvaal não duvidava declarar que a não julgava sufficientemente garantida quanto á sua execução.

alors impossible (janvier 1883) de faire aboutir une convention supplémentaire au traité de 1875, parce que les affaires extérieures de la république dépendaient encore de la suzeraineté de l'Angleterre, l'ingénieur portugais constata néanmoins les meilleures dispositions chez les hommes les plus éminents du Transvaal, pour l'adoption de nouveaux et de plus sérieux engagements touchant la construction du chemin de fer. Il était porteur de documents, qui en étaient la preuve, tels que les procès-verbaux des conférences relatives à ce sujet et un projet d'accord où le gouvernement du Transvaal indiquait les obligations réciproques qu'il désirait voir établies dans une nouvelle convention.

L'ingénieur portugais accepta ce projet d'accord, accompagné d'une dépêche du secrétaire d'état, dans laquelle il était dit expressément que le gouvernement du Transvaal avait l'intention de suivre les stipulations du projet comme ligne de conduite dans les négociations du chemin de fer.

Ce projet d'accord ne désignait pas non plus le gouvernement qui devait commencer la construction. Les deux hypothèses y étaient prévues et, dans n'importe lequel des cas, il y était consigné l'engagement réciproque de faire succéder ces constructions l'une à l'autre dans des délais fixes et certains, en sorte que, si les travaux ne commençaient pas simultanément et s'ils n'étaient point confiés au même concessionnaire, le prolongement de la ligne et sa construction jusqu'au terme final étaient l'objet de dispositions bien définies et garanties autant que possible.

Malheureusement ce projet d'accord ne pouvait alors être converti en contrat entre les deux gouvernements sans l'intervention de l'Angleterre; et lorsque plus tard cette conversion devint possible, par suite de la convention de février 1884 entre le Transvaal et la Grande-Bretagne, la concession portugaise se trouvait déjà accordée et le gouvernement du Transvaal n'hésitait pas à déclarer qu'il ne la jugeait point suffisamment garantie sous le rapport de l'exécution.

Foi n'estas circumstancias que o governo portuguez teve de tratar com a deputação do governo do Transvaal, vinda a Lisboa de passagem, no seu regresso de Londres para Africa, e com tal urgencia de tempo que a convenção tinha de ser negociada dentro de poucos dias, sob pena de se perder aquella opportunidade.

Publicâmos, como annexos á convenção, todas as communicações escriptas que a tal respeito se trocaram, no curto periodo de alguns dias, sentindo não o poder fazer igualmente quanto ás conferencias verbaes em que se debateu o assumpto. A leitura de todos estes documentos, tendo-se em consideração as circumstancias da occasião, demonstrará, segundo cremos, que o governo portuguez, realisando aquella convenção, zelou não só os proprios interesses, mas tambem e principalmente os da empreza a quem acabava de fazer a concessão do caminho de ferro.

É isso, porém, assumpto a tratar e desenvolver na terceira parte da presente memoria.

Alem da convenção, com todos os seus annexos e dependencias, incluimos nos documentos da serie A o alludido projecto de accordo de janeiro de 1883, com uma grande parte do importante relatorio em que o engenheiro portuguez deu conta da sua missão ao Transvaal [1]. A popularidade da linha portugueza no Transvaal; a repugnancia contra o traçado pela Suazilandia; o reconhecimento da solidariedade que, por parte dos dois paizes, devia haver na realisação d'este emprehendimento; a indecisão sobre o ponto da fronteira que devesse extremar as duas secções do caminho de ferro; e as favoraveis disposições com que a todos os respeitos era recebida pelo governo do Transvaal a idéa da ligação com o porto de Lourenço Marques: são factos e dados postos em toda a evidencia pela leitura d'este projecto de accordo e dos annexos que se lhe seguem.

Veja-se serie A n.º 8 e annexos.

Ce fut dans ces circonstances que le gouvernement portugais dut traiter avec la députation de l'État du Transvaal à son retour de Londres, et lors de son passage à Lisbonne à destination d'Afrique, négociation faite à la hâte dans un délai de quelques jours à peine, pour ne pas laisser échapper l'occasion du séjour en Portugal des députés transvaaliens.

Nous avons publié, comme annexes à la convention, toutes les communications écrites échangées à cet égard pendant ce court délai de quelques jours. Nous regrettons de ne pouvoir faire de même pour les entretiens verbaux où l'affaire a été discutée. La lecture de tous ces documents, si l'on tient compte des circonstances du moment, prouvera, nous le croyons du moins, que le gouvernement portugais a pris à cœur non seulement ses propres intérêts, mais aussi et surtout ceux de l'entreprise à laquelle il venait d'accorder la concession du chemin de fer.

Mais c'est là un sujet à traiter et à développer dans la troisième partie de ce mémoire.

En dehors de la convention et de tous ses annexes et suppléments, nous avons inséré dans les documents de la série A le susdit projet d'accord de janvier 1883, ainsi qu'une grande partie du rapport important où l'ingénieur Machado a rendu compte de sa mission au Transvaal [1]. La popularité de la ligne portugaise dans ce pays; la répugnance manifestée contre le tracé par le Suaziland; la reconnaissance de la solidarité des deux pays dans la réalisation de cette œuvre; l'indécision sur le point de la frontière devant servir de tête de ligne des deux sections du chemin de fer; enfin, les dispositions favorables avec lesquelles le gouvernement transvaalien accueillait l'idée d'une liaison avec le port de Lourenço Marques: sont autant de données et de faits mis en évidence par la lecture de ce projet d'accord et des pièces qui s'y rattachent.

[1] Voir, série A, nº 8 et les annexes.

SECÇÃO VI

Tratados de 8 e 9 de março de 1889 entre a republica da Africa Meridional e o Estado Livre d'Orange [1]

Duas circumstancias são de notar na celebração d'estes tratados. Uma, a que já nos referimos, é a de que são os primeiros convenios realisados entre as duas republicas irmãs, apesar de cada uma d'ellas os haver celebrado desde muito com outros estados. O Estado de Orange achava-se já empenhado nas negociações de um convenio aduaneiro e de caminhos de ferro com o governo das colonias do Cabo; e desde 1874 que tinha celebrado com Portugal um tratado de commercio, muito analogo ao de 11 de dezembro de 1875 entre Portugal e o Transvaal.

A segunda circumstancia está em ser esta tambem a primeira vez, em que o Transvaal toma compromissos directos quanto a prolongamentos de caminhos de ferro que não seja o de Lourenço Marques.

O primeiro convenio é exclusivamente relativo ao assumpto das linhas ferreas, obrigando-se ambas as republicas a não emprehenderem linha alguma sem assentimento reciproco, salvo as linhas a leste e norte, quanto ao Transvaal, e as ligações de Orange com as linhas de Colesberg, de Burghersdorp, de Kimberley e de Ladysmith.

Partindo-se do principio que era necessario assegurar as communicações do Transvaal com as colonias do Cabo, por meio de uma linha ferrea que atravessasse o Estado Livre, este convenio constituia uma verdadeira ameaça para os interesses portuguezes e para a empreza do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Por esses tempos, a companhia portugueza não fazia mais que levantar embaraços, e impor condições inadmissiveis, para qualquer accordo com o Transvaal, sobre tarifas e sobre condições de exploração, a ponto de exigir a indemnisação de

[1] Serie A, n.º 10.

SECTION VI

Traités du 8 et du 9 mars 1889 entre la République Sud-Africaine et l'État Libre d'Orange [1]

Il y a deux faits à remarquer dans la négociation de ces traités. D'abord, ce sont, comme nous l'avons déjà dit, les premières conventions réalisées entre les deux républiques sœurs, bien que chacune d'elles les eût passées depuis longtemps avec d'autres états. L'État d'Orange avait déjà entamé les pourparlers d'un accord douanier et de chemin de fer avec le gouvernement des colonies du Cap, et depuis 1874 il avait négocié avec le Portugal un traité de commerce fort analogue à celui du 11 décembre 1875 entre le Portugal et le Transvaal.

Le second fait à signaler consiste en ce que c'est aussi la première fois, que le Transvaal contracte des engagements directs sur des prolongements de chemin de fer autres que celui de Lourenço Marques.

Dans le traité du 8 mars, qui concerne exclusivement la question des lignes ferrées, les deux républiques s'engagent à n'entreprendre la construction d'aucune ligne sans l'assentiment réciproque de leurs gouvernements, sauf les lignes de l'est et du nord, pour le Transvaal, et, pour l'Orange, le raccordement avec les lignes de Colesberg, de Burghersdorp, de Kimberley et de Ladysmith.

En partant du principe qu'il fallait assurer la communication du Transvaal avec les colonies du Cap au moyen d'un chemin de fer traversant l'État Libre, cette convention constituait une menace permanente pour les intérêts portugais et pour l'entreprise du chemin de fer de Lourenço Marques.

A cette époque, la compagnie portugaise ne faisait que créer des embarras et imposer des conditions inacceptables à tout accord avec le Transvaal sur les tarifs et les conditions d'exploitation, au point même d'exiger une indemnité de £ 2.000:000 en

[1] Série A, nº 10.

£ 2.000:000 para o caso de outro prolongamento no territorio da republica.

Esta intransigencia, por parte de quem devêra ser o principal interessado no futuro da empreza, produzia os seus naturaes resultados. As duas republicas unem-se por estes convenios, que miram a nada menos do que a uma futura união federal; a ligação do Blœmfontein era tão possivel, que um anno depois é facto consummado; e as consequencias poderiam ser o completo mallogro das convenções com Portugal, se as condescendencias e complacencias para com a companhia concessionaria tivessem continuado como até ali.

cas de réalisation de tout autre prolongement sur le territoire de la république.

Un pareil entêtement de la part du premier intéressé dans l'avenir de l'entreprise ne pouvait moins que de produire des résultats fâcheux. Les deux républiques s'unirent par les contrats que nous avons signalés, contrats qui visaient tout simplement à une future union fédérative. Le raccordement à Blœmfontein était tellement possible, qu'un an plus tard il devenait un fait accompli; et ses conséquences auraient entraîné le complet insuccès des conventions avec le Portugal si les condescendances envers la compagnie concessionnaire avaient duré plus longtemps.

CAPITULO III

Dos traçados, estudos e projectos relativos ao caminho de ferro

SUMMARIO

Insufficiencia de conhecimentos geographicos sobre o Transvaal na occasião do tratado de 29 de julho de 1869.—Comparação das cartas de Jeppe, edições de 1868 e 1877.—A historia do caminho de ferro no Transvaal.—Concessão Moodie, em 1872.—Sua caducidade.—Resoluções do governo da republica.—Vem á Europa o presidente.—Tratado de 1875 com Portugal.—Emprestimo hollandez.—Primeiros estudos no Transvaal.—Sobrevem a occupação ingleza.—Estudos do primeiro traçado portuguez, pelo valle do Umbeluse.—Rasões que fazem repudiar este traçado.—Portaria de 3 de agosto de 1882, incumbindo de novos estudos e de uma missão em Pretoria o engenheiro Machado.—Condições especiaes d'esta commissão.—Rapidez de execução quanto aos estudos dos novos traçados pela Matalha e pelo Incomati, feitos em poucos dias de outubro e novembro de 1882.—Missão do engenheiro Machado a Pretoria.—O Transvaal prefere o traçado pelo Incomati e convida o engenheiro Machado para estudar o traçado transvaaliano.—Analyse do ante-projecto pelo Incomati á face da respectiva memoria descriptiva de 30 de abril de 1883.—Portaria de 8 de junho de 1883, encarregando o engenheiro Machado dos estudos definitivos pelo Incomati e permittindo-lhe acceitar a commissão do Transvaal.—Desempenho d'esta commissão.—Duas campanhas de estudos, nos periodos de agosto a dezembro de 1883 e de agosto a dezembro de 1884.—Rectificação da extensão da linha portugueza na primeira campanha d'estes estudos.—Communicação d'este facto ao governo portuguez e diversas informações do engenheiro Machado sobre o mesmo assumpto.

CHAPITRE III

Tracés, études et projets relatifs au chemin de fer

SOMMAIRE

Insuffisance des connaissances géographiques quant au Transvaal lors du traité du 29 juillet 1869.—Les cartes de Jeppe, éditions 1868-1877, comparées.—Historique du chemin de fer au Transvaal.—Concession Moodie en 1872.—Déchéance de cette concession.—Résolutions prises par le gouvernement de la république.—Le président de la république vient en Europe.—Traité de 1875 avec le Portugal.—Emprunt hollandais.—Les premières études au Transvaal.—L'occupation anglaise survient.—Études du premier tracé portugais, dit de l'Umbeluse.—Raisons qui ont fait rejeter ce tracé.—L'arrêté ministériel du 3 août 1882 charge l'ingénieur Machado de faire de nouvelles études et d'aller à Pretoria.—Conditions spéciales de cette commission.—Les études des deux nouveaux tracés, dits de la Matalha et de l'Incomati, sont faites en peu de jours, du 4 octobre à la mi-novembre 1883.—Mission de l'ingénieur Machado à Pretoria.—Préférence du Transvaal pour le tracé par l'Incomati.—Mr. Machado est invité de faire les études au Transvaal.—Résumé de l'avant-projet par l'Incomati d'après le mémoire descriptif du 30 avril 1883.—Arrêté ministriel du 8 juin 1883.—Mr. Machado est chargé de faire les études définitives pour le tracé de l'Incomati et on lui permet d'accepter la commission du Transvaal.—Comment il s'acquitte de cette commission.—Deux campagnes d'études, du mois d'août au mois de décembre 1883 et l'autre du mois d'août au mois de décembre 1884.—Rectification de l'étendue de la ligne portugaise dans la première campagne de ces études.—Le gouvernement portugais est averti de ce fait.—Quelques informations de l'ingénieur Machado sur ce sujet.

CAPITULO III

Dos traçados, estudos e projectos relativos ao caminho de ferro

Ao tempo do tratado de 29 de julho de 1869, não havia meio algum de communicações regulares entre o Transvaal e a possessão portugueza de Lourenço Marques.

A maior parte da extensa região por onde se traçou a linha de limites era apenas conhecida por informações vagas de alguns exploradores e negociantes, e os mappas geographicos mais auctorisados careciam de sufficiente base scientifica para quaesquer conclusões seguras sobre a chorographia da mesma região. Nem o curso das linhas de agua, nem a direcção das montanhas, podiam ser determinados com rigor, quando, sobre a propria existencia de umas e outras, informações e dados posteriores vieram demonstrar a necessidade de importantes rectificações.

O mappa mais completo, por essa epocha, era o de Jeppe, edição de 1868. Se o sobrepozermos sobre outro do mesmo auctor, edição de 1877, facilmente notaremos as consideraveis differenças que se dão quanto ao curso do Komati e dos seus confluentes e quanto á cordilheira dos Libombos, na região comprehendida entre os parallelos 25° e 27° de latitude sul. Na edição de 1868, o curso do Komati segue o parallelo 25°,20′ desde 31°,30′ a 32°,50′ de longitude oriental; e a cordilheira dos Libombos, desde a passagem do Maputo em 26°,50′ de latitude e 31°,40′ de longitude, desenvolve-se n'uma direcção sensivelmente obliqua para o rumo nordeste até á passagem do Komati em 32°,20′ de longi-

CHAPITRE III

Tracés, études et projets relatifs au chemin de fer

Lors du traité du 29 juillet 1869, il n'y avait aucun moyen de communication régulière entre le Transvaal et la colonie portugaise de Lourenço Marques.

La majeure partie de la vaste région où la ligne de frontière fut tracée, était à peine connue par les informations incertaines de quelques explorateurs ou négociants. Les cartes géographiques les plus autorisées étaient dépourvues de bases scientifiques suffisantes pour déterminer sûrement la chorographie de cette région. Le sens des cours d'eau, la direction des montagnes, ne purent être déterminés avec exactitude que lorsque des données et des renseignements postérieurs sur leur existence et leur situation démontrèrent la nécessité de corriger les cartes anciennes.

La carte la plus complète qu'on connût alors était celle de Jeppe (édition de 1868). Si on la superpose sur une autre du même auteur (édition de 1877), on remarque facilement les différences qui existent sur le cours du Komati et de ses affluents et sur la chaîne des Libombos, dans la région comprise entre les 25° et 27° parallèles, latitude sud. Dans l'édition de 1868, le cours du Komati suit le parallèle 25°,20′ depuis le 31°,30′ jusqu'au 32°,50′ de longitude est; et la chaîne des Libombos, depuis le passage du Maputo à 26°,50′ de latitude et 31°,40′ de longitude, se développe dans une direction sensiblement oblique vers le nord-est jusqu'au passage du Komati, à 32°,20′ de longitude par 25°,20′ de lati-

tude por 25°,20′ de latitude. Na edição de 1877, a cordilheira dos Libombos é quasi parallela ao meridiano 32° e o curso do Komati segue a direcção obliqua para nordeste desde 26° a 25°,15′ de latitude, atravessando a cordilheira proximamente no parallelo 25°,30′ a 32°,18′ de longitude[1].

Não são de surprehender estas differenças quanto a regiões mal exploradas e geologicamente complexas, debaixo do ponto de vista orographico.

Sabia-se da existencia dos Libombos como guarda avançada, e, para assim dizer, primeiro degrau de um planalto interior, cuja maior altura era attingida nas cumiadas da grande cordilheira dos Drakensberg.

Sabia-se que a bahia de Lourenço Marques se desenvolvia entre as embocaduras de dois rios principaes, o Komati ou Maniça, ao norte, e o Maputo ao sul, formando ao centro o grande porto na foz de dois rios centraes, o Tembe e o Umbeluse. Os pontos em que estes rios, vindos do interior, atravessavam a primeira cordilheira eram naturalmente os mais conhecidos, por serem os pontos forçados de qualquer exploração ou de qualquer tentativa de communicação, entre a costa e o interior. Determinar, porém, com exactidão rigorosa a situação d'essas passagens ou portellas, definir o curso dos rios e descrever os seus numerosos confluentes, era objecto de estudos e trabalhos de exploração, que hoje mesmo estão longe de completa e cabal execução.

No reciproco empenho que animava os dois paizes, quanto á ligação dos seus territorios por meio de uma linha ferrea, o governo do Transvaal tomou a iniciativa, tanto pelo que respeita a concessões como a estudos de traçados.

Desde 1870[2] que o conselho nacional da republica se occupou d'este assumpto, auctorisando que se fizesse a concessão de uma linha ferrea até á fronteira portugueza, mediante cessão dos terrenos necessarios para esse effeito. Não se verificou en-

[1] Serie U, folha n.° 17.
[2] Serie B, n.° 4.

tude. Dans l'édition de 1877, la chaîne des Libombos est presque parallèle au 32° méridien, et le cours du Komati prend une direction oblique vers le nord-est, du 26° au 25°,15′ de latitude, en traversant la chaîne près du parallèle 25°,30′ à 32°,18′ de longitude[1].

Il n'y a pas lieu de s'étonner de ces différences, lorsqu'il s'agit de régions mal explorées et géologiquement complexes au point de vue orographique.

On connaissait l'existence des Libombos, comme l'avant garde et, pour ainsi dire, la première marche du plateau intérieur dont la plus grande altitude était le sommet de la grande chaîne des Drakensberg.

On savait que la baie de Lourenço Marques se déroulait entre les embouchures des deux principaux fleuves, le Komati ou Maniça au nord et le Maputo au sud, formant au milieu le grand port, à l'entrée de deux fleuves centraux, le Tembe et l'Umbeluse. Les points où ces cours d'eau, venant de l'intérieur, traversaient la première chaîne, étaient naturellement les plus connus, puisqu'ils étaient les étapes forcées de toute exploration ou de toute tentative de communication entre les côtes et l'intéreur du pays. Déterminer, toutefois, avec une exactitude mathématique la situation de ces gorges ou passages, définir le cours des fleuves, décrire leurs nombreux affluents, devenait l'objet d'études et de travaux d'exploration qui, aujourd'hui même, sont loin d'être complets.

Par suite du désir qui animait les deux pays de relier leurs territoires au moyen d'une voie ferrée, le gouvernement transvaalien prit l'initiative des concessions et des études de tracés.

Dès 1870[2], le conseil national de la république s'occupa de cette question et autorisa la concession d'une ligne jusqu'à la frontière portugaise, moyennant la cession des terrains nécessaires à cet effet. Aucune concession ne s'effectua à ce moment, mais

[1] Série U, planche n° 17.
[2] Série B, n° 4.

tão concessão alguma; mas dois annos mais tarde, por contrato de 26 de agosto de 1872, fazia-se a primeira concessão a George Pigat Moodie, devendo a linha partir de Klipstapel, latitude correspondente ao extremo sul da bahia de Lourenço Marques e n'uma longitude de proximamente dois graus a oeste do porto do mesmo nome.

Tendo caducado tal concessão, o governo da republica pensou então em se habilitar para a construcção da linha por conta propria, entendendo-se previamente com o governo portuguez. O decreto respectivo ordenava: que sem perda de tempo se procedesse aos estudos e á construcção; que para esse effeito se levantasse um emprestimo de £ 300:000, garantido por hypotheca de terrenos e por um imposto especial; e que se mandasse á Europa pessoa de confiança, com plenos poderes para negociar um tratado com Portugal, e obter d'este a concessão da linha no territorio portuguez.

Esse emissario foi o proprio presidente da republica, o qual se desempenhou da dupla commissão, negociando com Portugal o tratado e protocollo de 11 de dezembro de 1875, levantando na Hollanda o emprestimo auctorisado e negociando com uma companhia belga a construcção da linha até o dito ponto de Klipstapel.

A negociação com Portugal não pôde, porém, ser como estava planeada, porque havia já a esse tempo uma concessão feita pelo governo portuguez ao mesmo Moodie. Foi com este que o governo do Transvaal teve de tratar, negociando a compra da concessão por £ 5:000.

Pelo mesmo tempo, e de conta do governo da republica, procedia-se aos primeiros estudos de um traçado que atravessasse todo o territorio dos suazis, acompanhando todo o curso inferior do Umbeluse até á fronteira portugueza.

Sobrevindo a occupação ingleza no Transvaal, todos estes contratos e accordos, ou caducaram, ou ficaram em suspenso.

Vimos no capitulo antecedente qual o

deux ans plus tard, la première était octroyée à George Pigat Moodie par contrat du 26 août 1872. La ligne devait partir de Klipstapel, par une latitude correspondante à l'extrémité sud de la baie de Lourenço Marques et à une longitude d'environ deux degrés à l'ouest du port du même nom.

Cette concession étant périmée, le gouvernement de la république songea à se mettre en mesure de construire la ligne pour son propre compte, en s'entendant au préalable avec le gouvernement portugais. Le décret publié à ce sujet, ordonnait qu'on procédât sur-le-champ aux études et à la construction; qu'à cet effet on emît un emprunt de £ 300:000, garanti par l'hypothèque des terrains et par un impôt spécial, et qu'on envoyât finalement en Europe une personne de confiance munie de pleins pouvoirs pour négocier un traité avec le Portugal et obtenir de ce pays la concession de la ligne sur le territoire portugais.

Cet émissaire fut le président même de la république, qui s'acquitta de sa double mission en négociant avec le Portugal le traité et le protocole du 11 décembre 1875. Il réalisa en Hollande l'emprunt autorisé et traita avec une compagnie belge la construction de la ligne jusqu'à Klipstapel.

La négociation avec le Portugal ne put avoir lieu, telle qu'elle avait été conçue, car il y avait déjà à cette époque une concession accordée par le gouvernement portugais à George Moodie, et ce fut avec ce dernier que le Transvaal dut s'entendre pour lui acheter la concession au prix de £ 5:000.

En même temps, il était procédé, pour le compte du gouvernement de la république, aux premières études d'un tracé qui traversait tout le territoire du Suaziland, et longeait tout le cours inférieur de l'Umbeluse jusqu'à la frontière portugaise.

Sur ces entrefaites survint l'occupation anglaise au Transvaal, et tous ces contrats et accords furent périmés ou suspendus dans leur exécution.

Nous avons vu dans le chapitre précé-

convenio que sobre o assumpto chegou a ser assignado entre a Gran-Bretanha e Portugal, partindo-se do principio de que era necessario proceder-se a estudos mais completos e definidos sobre as condições technicas e economicas da futura linha ferrea. Os dois governos tinham já n'essa occasião maiores elementos de informação.

Um engenheiro inglez, o sr. Farrel, tinha revisto o ante-projecto ou reconhecimento de 1875, completando-o e modificando-o em alguns pontos; e um engenheiro portuguez, cujo nome e cujos trabalhos muitas vezes teremos de citar, levára a cabo o estudo definitivo do traçado, que no territorio portuguez deveria corresponder áquelle outro.

Este primeiro traçado, conhecido pelo do Umbeluse, por atravessar os Libombos na passagem d'aquelle rio, foi começado em fins de 1878 e entregue ao governo portuguez no anno seguinte, com o relatorio ou memoria descriptiva, cujos pontos capitaes constituem o documento n.° 1 da serie B[1].

As rasões por que elle foi abandonado constam largamente de alguns documentos colligidos nas series A e B a que iremos fazendo referencia conforme o exigir a exposição dos factos.

Dissemos já a pag. 42 que, por virtude dos successos politicos occorridos no Transvaal desde 1877, as ratificações do tratado de 11 de dezembro de 1875 só vieram a ser trocadas em 7 de outubro de 1882, sendo o governo da republica representado pelo governo inglez como suzerano.

As negociações para este effeito foram reatadas a pedido do governo do Transvaal, com fundamento na questão do caminho de ferro, e entaboladas por intermedio do governo suzerano. Trocaram-se a este respeito, desde 15 de janeiro a 31 de maio de 1882, as notas que constituem os annexos A, B, C e D do documento n.° 7 da serie A.

[1] Vide serie U, folha n.° 5.

dent le traité signé à ce sujet entre la Grande-Bretagne et le Portugal, en partant du principe qu'il fallait procéder à des études plus complètes et mieux définies sur les conditions techniques et économiques du futur chemin de fer. A cette époque les deux gouvernements possédaient déjà des éléments d'informations plus complets.

Un ingénieur anglais, mr. Farrel, avait revu l'avant-projet ou la reconnaissance de 1875, et il l'avait complété et modifié sur plusieurs points. Un ingénieur portugais, dont nous aurons souvent à citer le nom et les travaux, était parvenu à terminer l'étude définitive du tracé qui, sur le territoire portugais, correspondait à celui du Transvaal.

Ce premier tracé, connu sous le nom de tracé de l'Umbeluse, parce qu'il traversait les Libombos au passage de ce fleuve, fut commencé à la fin de 1878 et remis au gouvernement portugais l'année suivante, avec le rapport ou mémoire descriptif, dont les points principaux constituent le document n° 1 de la série B[1].

Les motifs qui le firent mettre de côté se trouvent largement exposés dans plusieurs des documents faisant partie des séries A et B, auxquels nous ferons appel au fur et à mesure que l'exposition des faits l'exigera.

Nous avons déjà dit, pag. 42, que par suite des événements politiques survenus au Transvaal depuis 1877, les ratifications du traité du 11 décembre 1875 ne furent échangées que le 7 octobre 1882, le gouvernement de la république transvaalienne étant représenté par le gouvernement anglais comme son suzerain.

Les négociations à cet effet furent reprises à la demande du Transvaal, qui invoqua à l'appui la question du chemin de fer, et elles furent entamées par l'intermédiaire du gouvernement suzerain. Les notes échangées à ce sujet, du 15 janvier au 31 mai 1882, constituent les annexes A, B, C et D du document n° 7 de la série A.

[1] Voir série U, planche n° 5.

Como o traçado do Umbeluse atravessava a Suazilandia, cuja independencia fôra reconhecida na convenção de 3 de agosto de 1881, o governo inglez referia-se n'uma das ditas notas a essa circumstancia, offerecendo os seus bons officios junto do novo estado para a construcção do caminho de ferro.

Agradecendo este offerecimento, o governo portuguez declarou que opportunamente o aproveitaria, se novos estudos averiguações, a que convinha proceder ainda, viessem a demonstrar que aquelle traçado era effectivamente o mais conveniente.

De facto, o governo portuguez, tendo já motivos para acreditar que o traçado existente encontraria repugnancias da parte do Transvaal, em consequencia d'aquella superveniente circumstancia, tinha resolvido mandar a Pretoria tratar d'este assumpto e, conjunctamente, mandar proceder a novos reconhecimentos, para se verificar até que ponto outros traçados seriam praticaveis.

O diploma em que ficaram consignadas estas intenções do governo é a portaria de 3 de agosto de 1882, acompanhada de umas instrucções da mesma data, cuja leitura é assaz elucidativa para a historia do novo traçado que veiu a ser adoptados.

De uma e outra missão foi encarregado o mesmo engenheiro portuguez, auctor do primeiro traçado, o sr. Joaquim José Machado.

As instrucções diziam no seu n.º 4 o seguinte:

«4.º Chegando a Lourenço Marques, occupar-se-ha com a maxima presteza, depois de ter obtido o pessoal e material necessarios, em reconhecer as zonas de terreno que se prestem ao traçado de um caminho de ferro que de Lourenço Marques se dirija ao Transvaal, passando nas portellas dos rios Incomati e Matalha ou Um-anati.

«*Estes reconhecimentos deverão ser tão rapidos quanto possivel, sendo sufficiente que sirvam a dar idéa approximada das condi-*

[1] Serie A, n.º 8 A.

Comme le tracé de l'Umbeluse traversai le Suasiland, dont l'indépendance avait été reconnue dans la convention du 3 août 1881, le gouvernement anglais, dans une de ces notes faisait, allusion à cette circonstance et offrait ses bons offices auprès du nouvel état pour la construction du chemin de fer.

En le remerciant de cette offre, le gouvernement portugais déclara qu'il était disposé à l'utiliser, si les nouvelles études auxquelles il était indispensable de procéder venaient à démontrer que ce tracé était effectivement le plus avantageux.

En effet, le gouvernement portugais étant déjà fondé à croire que le tracé existant ne serait pas agréé par le Transvaal, par suite des circonstances intervenues, avait déjà décidé d'envoyer un ingénieur à Pretoria et de faire procéder en même temps à de nouvelles reconnaissances, pour vérifier jusqu'à quel point d'autres tracés seraient praticables.

L'acte dans lequel furent consignées ces intentions du gouvernement portugais est l'arrêté ministériel du 3 août 1882, accompagné des instructions y relatives portant la même date; la lecture de ces pièces jette une lumière suffisante sur l'histoire du nouveau tracé qui fut définitivement adoptés.

L'une et l'autre de ces missions furent confiées au même ingénieur portugais, mr. Joaquim José Machado, auteur du tracé primitif.

Les instructions disaient ce qui suit, au nº 4:

«4. Arrivé à Lourenço Marques, il s'occupera le plus activement possible, après avoir obtenu le personnel et le matériel nécessaires, de reconnaître les zones du terrain qui se prêtent au tracé d'un chemin de fer se dirigeant de Lourenço Marques au Transvaal, en passant par les cols correspondant aux vallées des fleuves Incomati et Matalha ou Um-anati.

«*Ces reconnaissances devront se faire aussi rapidement que possible. Il suffit qu'elles servent à donner une idée approximative*

[1] Série A, nº 8 A.

ções technicas das linhas e sua extensão, do grau de praticabilidade d'essas linhas, da qualidade e condições das zonas do terreno adjacentes dos traçados, e mais elementos que permittam apreciar as circumstancias relativas aos tres traçados praticaveis, para que se saiba qual d'elles é mais conveniente aos interesses portuguezes.

«Fica ao prudente arbitrio do engenheiro commissionado resolver qual das duas zonas deva primeiro ser reconhecida, e o limite de tempo que devam durar os trabalhos de reconhecimento, devendo, porém, o dito engenheiro ter em vista, não só a conveniencia de fiscalisar as operações de campo antes que principie a epocha das chuvas, *como tambem a convicção de que lhe não são exigidos trabalhos de rigorosa precisão.*»

A parte que pozemos em italico demonstra as especiaes condições a que ficou subordinado o desempenho d'esta primeira missão, tanto no que respeita a rapidez de execução, quanto no que toca a predicados technicos em trabalhos d'esta natureza. Tratava-se de dois rapidos reconhecimentos a fazer, a fim de se verificar o grau de praticabilidade de um traçado de caminho de ferro pelas portellas do Incomati e da Matalha, primeiros pontos ao norte do Umbeluse onde a cordilheira dos Libombos era accessivel.

O distincto e infatigavel engenheiro saiu de Lisboa a 9 de agosto, chegou a Moçambique a 19 de setembro e aportou em Lourenço Marques a 29 d'esse mez. Cinco dias depois, começou os trabalhos de campo para o reconhecimento de um novo traçado em direcção á portella do Incomati e a partir do kilometro 10 do primitivo traçado. Feito esse reconhecimento, percorreu a cordilheira até outro ponto para o sul, onde uma nova quebrada dá passagem á ribeira de Matinga-Tinga, ou Matalha e, em sentido inverso, fez tambem um ligeiro reconhecimento até ao mesmo ponto commum do primitivo traçado. Não chegou a levar dois mezes n'esses trabalhos, porque

des conditions techniques des lignes et de leur extension, de leur degré de praticabilité, de la qualité et des conditions des zones du terrain adjacentes aux tracés, et qu'elles fournissent les éléments permettant d'apprécier les circonstances relatives aux trois tracés praticables, pour qu'on sache lequel d'entre eux convient le mieux aux intérêts portugais.

«L'ingénieur commissionné sera seul arbitre pour résoudre prudemment sur laquelle des deux zones il devra opérer sa première reconnaissance, et sur le temps que devront durer les travaux y relatifs. Le même ingénieur aura toutefois en vue, non seulement la convenance de contrôler les opérations de campagne avant le commencement de la saison des pluies, *mais encore la conviction qu'on n'exige pas de lui des travaux d'une précision rigoureuse.*»

La partie que nous avons écrite en italique met en relief les conditions spéciales auxquelles était subordonné l'accomplissement de cette première mission, tant en ce qui concerne la rapidité de l'exécution qu'en ce qui touche aux prescriptions techniques des travaux de cette nature. Il s'agissait d'effectuer deux reconnaissances rapides, pour constater à quel degré était praticable un tracé de chemin de fer par les gorges de l'Incomati et du Matalha, premiers points, au nord de l'Umbeluse, où la chaîne des Libombos devenait accessible.

L'éminent et infatigable ingénieur, parti de Lisbonne le 9 août, arriva à Moçambique le 19 septembre et débarqua à Lourenço Marques le 29 du même mois. Cinq jours après, il commençait les travaux sur le terrain pour la reconnaissance d'un nouveau tracé dirigé vers la gorge de l'Incomati à partir du kilomètre 10 du tracé antérieur. Après cette reconnaissance, il parcourut la montagne jusqu'à un autre point vers le sud, où une nouvelle gorge livre passage à la rivière de Mantinga-Tinga ou Matalha. Là, il opèra en sens inverse une légère reconnaissance jusqu'au point commun du tracé primitif. Ces études ne lui prennent pas plus de deux mois,

a 29 de novembro estava de regresso em Lourenço Marques.

As instrucções ordenavam-lhe que, em seguida á execução dos dois reconhecimentos, deveria seguir immediatamente para Pretoria, a fim de se desempenhar da missão quasi diplomatica de que ía encarregado, e cujos fins principaes eram, por um lado combinar aquelle dos tres traçados que devesse ser preferido, por outro lado determinar o centro de producção e consumo até onde o Transvaal ficaria obrigado a prolongar a sua linha ferrea.

Quanto aos traçados, o n.º 7.º das instrucções dizia o seguinte:

«7.º Se o governo do Transvaal não quizer absolutamente admittir o traçado já estudado, por este passar através do novo estado independente dos Suazis, pugnará então o engenheiro commissionado por aquelle dos outros dois traçados que mais vantajoso lhe pareça ser aos interesses portuguezes.

«N'esta ultima hypothese, se se tornar necessario que os delegados dos dois governos, portuguez e transvaaliano, inspeccionem conjunctamente o terreno, o engenheiro Machado voltará á fronteira pelo itinerario mais rapido, e, estabelecido o accordo sobre o ponto principal a resolver, procurará, se tanto couber nos limites do possivel, fixar com precisão a linha fronteiriça, tendo em vista o disposto em o n.º 2.º do artigo 23.º do tratado de 29 de julho de 1869, celebrado entre Portugal e o governo da antiga republica do Transvaal, levando-se essa determinação até 10 kilometros para cada lado da portella em que deva passar o caminho de ferro.»

Do modo como se desempenhou d'esta segunda missão deu o commissionado larga noticia em relatorio especial, cuja parte respectiva constitue o annexo B do documento n.º 8 da serie A.

Procedeu n'este ponto com tanta presteza e actividade, como procedêra aos dois reconhecimentos no campo.

Em poucos dias reduziu a trabalho de gabinete os apontamentos dos rapidos estu-

puisque le 29 novembre l'ingénieur était dejà de retour à Lourenço Marques.

Ses instructions lui ordonnaient de se rendre à Pretoria immédiatement après l'exécution des deux reconnaissances, pour y accomplir la mission quasi diplomatique dont il avait été chargé, mission dont le but principal était d'un côté d'arrêter celui des trois tracés qui méritait la préférence, et de l'autre, de déterminer le centre de production et de consommation jusqu'auquel le Transvaal serait tenu de prolonger sa ligne de chemin de fer.

En ce qui concerne les tracés, le § 7 des instructions disait ce qui suit:

«7. Si le gouvernement du Transvaal ne voulait pas absolument admettre le tracé déjà étudié, sous prétexte qu'il traverse le nouvel État indépendant des Suazis, l'ingénieur commissionné plaidera alors en faveur de celui des deux autres tracés qu'il jugera le plus avantageux aux intérêts portugais.

«Dans cette dernière hypothèse, s'il devient nécessaire que les délégués des deux gouvernements portugais et transvaalien inspectent ensemble le terrain, l'ingénieur Machado reviendra à la frontière par l'itinéraire le plus rapide, et dès que l'accord sera établi sur le point principal à résoudre, il s'efforcera, si possible, de déterminer avec précision la ligne de frontière, sans perdre de vue les dispositions du nº 2 de l'article 23 du traité du 29 juillet 1869 passé entre le Portugal et le gouvernement de l'ancienne république du Transvaal, cette détermination devant être poussée jusqu'à 10 kilomètres de distance de chaque côté du col où doit passer le chemin de fer.»

La façon dont l'ingénieur Machado exécuta cette seconde mission se trouve décrite dans un rapport spécial dont la partie relative à cette matière constitue l'annexe B du document nº 8 de la série A. Mr. Machado révéla le même tact et la même activité qu'il avait déjà montrés dans les deux reconnaissances sur le terrain.

En peu de jours il convertit en travaux de bureau les simples notes des études ra-

dos que fizera sobre o terreno, e a 9 de dezembro eil-o de novo a caminho, em direcção a Pretoria, via de Lidenburg.

Chegou a Pretoria em 5 de janeiro de 1883. O que ahi se passou ficou consignado nas actas das duas conferencias que teve com o governo da republica nos dias 9 e 10, e no projecto de accordo complementar ao tratado de 1875, que lhe foi entregue pelo secretario d'estado no dia 19. A 20 mettia-se de novo a caminho para Lourenço Marques, vindo então pelo Natal até ao porto de Durban. Chegado a Lourenço Marques, em 28 de janeiro, demorou-se apenas o tempo necessario para aguardar o vapor em que teria de regressar á Europa. Effectivamente partiu a 13 de fevereiro, chegando a Lisboa em 1 de abril. É de 30 d'este mez a data da memoria descriptiva que entregou ao governo portuguez sobre o traçado pelo Incomati, memoria que se publica na integra sob n.° 2 da serie B.

Antes de descrevermos as condições technicas d'esse traçado que, por ser o preferido pelo Transvaal, veiu a ser o adoptado pelo governo portuguez, convem dizer até que ponto puderam ser cumpridas as instrucções de 3 de agosto de 1882 e quaes as combinações a que se chegou com o governo do Transvaal.

Tinha o sr. Machado de pugnar, em primeiro logar, pela adopção do seu traçado de 1879 pelo valle de Umbeluse. Chegado a Pretoria, conheceu logo que as disposições dos espiritos eram manifestamente adversas a esse traçado, ou a qualquer outro que não assentasse exclusivamente em territorio dos dois paizes.

Por seu lado, o rapido reconhecimento que fizera para o traçado pelo Incomati deixára-lhe a impressão que esta era a solução mais praticavel e mais preferivel de entre as tres que se offereciam á escolha.

Foi n'este sentido que conduziu a questão nas duas conferencias que teve com o governo de Pretoria, sustentando a preferencia da solução pelo Incomati ás soluções pelo Umbeluse e pela Matalha, não só de-

pides qu'il avait faites sur le terrain, et le 9 décembre, il reprenait le chemin de Pretoria (voie de Lidenburg), où il arrivait le 5 janvier 1885. Ce qui s'y passa alors se trouve consigné dans les procès-verbaux des deux conférences qu'il eut les 9 et 10 avec le gouvernement de la république, ainsi que dans le nouveau projet d'accord complémentaire du traité de 1875 qui lui fut remis le 19 par le secrétaire d'état. Le 20 janvier, mr. Machado regagnait Lourenço Marques en prenant cette fois la route du Natal jusqu'au port de Durban. Arrivé à Lourenço Marques le 28 janvier, il y séjourna à peine le temps nécessaire pour attendre le paquebot qui devait le ramener en Europe. Il partit en effet le 13 février et débarqua à Lisbonne le 1er avril. Le mémoire descriptif qu'il remit au gouvernement portugais au sujet du tracé par l'Incomati, mémoire publié intégralement sous le n° 2 de la série B, porte la date du 30 avril.

Avant de décrire les conditions techniques de ce tracé, qui fut définitivement adopté par le gouvernement portugais, parce qu'il fut préféré par le Transvaal, il y a lieu d'indiquer jusqu'à quel point furent exécutées les instructions du 3 août 1882 et quelles furent les combinaisons arrêtées avec le gouvernement transvaalien.

Mr. Machado avait à plaider, en premier lieu, en faveur de l'adoption de son tracé de 1879 par la vallée de l'Umbeluse. A son arrivée à Pretoria, il s'aperçut immédiatement que la disposition des esprits se montrait contraire à ce tracé, aussi bien qu'à tout autre qui ne serait pas exclusivement établi sur les territoires des deux pays. La reconnaissance rapide qu'il avait opérée pour le tracé de l'Incomati lui avait laissé l'impression que c'était là la solution la plus praticable et celle qui devait être préférée, parmi les trois qui s'offraient au choix.

Ce fut avec cette idée que mr. Machado aborda la question dans les deux conférences qu'il eut avec le gouvernement de Pretoria, en soutenant la préférence de la ligne de l'Incomati sur celles de l'Umbeluse

baixo do ponto de vista do territorio portuguez, mas ainda quanto ao territorio transvaaliano pelo rapido exame que acabava de fazer da região, na sua viagem por Lidenburg.

É muito interessante a leitura do relatorio sobre esta missão, cujos pontos capitaes ficaram resolvidos a aprazimento do engenheiro portuguez.

O governo de Pretoria concordou em dar a preferencia ao traçado Incomati, se viesse a ser o adoptado pelo governo portuguez. Para ponto *terminus* de todo o caminho de ferro fixou-se a cidade de Pretoria, capital da republica. A juncção dos dois troços internacionaes deveria ficar restricta á parte da linha de fronteira que assentava na margem direita do Incomati, mas o ponto preciso da juncção teria de ser fixado por uma commissão mixta, depois do Transvaal proceder aos estudos da directriz.

Para a execução d'estes estudos foi desde logo convidado o proprio engenheiro portuguez, o qual tornou dependente a sua annuencia da auctorisação do seu governo.

Vê-se, portanto, que o disposto no n.º 7 das instrucções de 3 de agosto de 1882, quanto á immediata fixação da linha fronteiriça, até 10 kilometros para cada lado da portella em que devesse passar o caminha de ferro, ficou adiado e dependente do estudo da directiz no territorio transvaaliano. O sr. Machado não teve, por consequencia, que voltar á fronteira, e regressou a Lourenço Marques pela via do Natal, como já dissemos.

Vejamos agora em que consistiu o referido reconhecimento do traçado pelo valle do Incomati, que assim ficou sendo a directriz preferida pelos dois governos para o caminho de ferro.

Aproveitando uma secção do traçado anterior, desde a origem até o kilometro 10, o novo traçado comprehendeu cerca de 72 kilometros de estudos novos, perfazendo no total uma extensão de 81:970^{m},70.

et de Matalha, non seulement au point de vue des conditions du territoire portugais, mais encore en tenant compte de celles du territoire transvaalien, qu'il avait observées lors de l'examen rapide de la région qu'il venait de parcourir dans son voyage par Lidenburg.

La lecture du rapport sur cette mission, dont les points principaux furent résolus à la satisfaction de l'ingénieur portugais, offre un intérêt remarquable.

Le gouvernement de Pretoria convint de donner la préférence au tracé de l'Incomati s'il venait à être adopté par le gouvernement portugais. Comme point terminus de tout le chemin de fer, on fixa Pretoria, capitale de la république. La jonction des deux tronçons internationaux serait restreinte à la partie de la frontière située sur la rive droite de l'Incomati, mais le point précis de jonction devait être fixé par une commission mixte, après que le Transvaal aurait procédé aux études du tracé.

Pour l'exécution de ces études, le Transvaal s'adressa à l'ingénieur portugais lui-memê, qui subordonna son acquiescement à l'autorisation du gouvernement de son pays.

On voit donc que la mise en pratique des dispositions du § 7 des instructions du 3 août 1882, en ce qui concernait la fixation de la ligne de frontière jusqu'à une distance de 10 kilomètres de chaque côté des gorges de la montagne où devait passer le chemin de fer, fut ajournée et resta dépendante de l'étude du tracé sur le territoire transvaalien. Mr. Machado n'eut donc pas à revenir à la frontière et regagna Lourenço Marques par la voie du Natal, ainsi que nous l'avons déjà dit.

Examinons maintenant en quoi consista la reconnaissance rapide du tracé par la vallée de l'Incomati, qui devint dès lors la direction choisie par les deux gouvernements pour l'exécution du chemin de fer.

En utilisant une section du tracé antérieur, depuis l'origine jusqu'au kilomètre 10, le nouveau tracé comprenait environ 72 kilomètres d'études nouvelles, soit une extension totale de 81:970^{m},70.

Apesar de delineado sob proposito de uma construcção extremamente barata e economica, as facilidades do terreno permittiram que o traçado se mantivesse dentro dos limites de 300 metros para raios de curvas e de 0m,015 para pendentes, o que está longe de ser o minimo adoptado para caminhos de via estreita, como este, em que a largura entre a face interior dos carris era de 1m,08.

Em planta, o traçado comprehende 8:458 metros de curvas e 73:512 metros de alinhamentos rectos, o que corresponde a 11,5 para 100.

Em perfil, ha 45:370 metros de pendentes e 36:600 metros de patamares, subindo-se no total cerca de 96 metros, differença de altura entre os pontos extremos.

O movimento de terras era calculado em 1.059:943 metros cubicos, declarando-se que este volume poderia diminuir sensivelmente quando se fizessem os estudos minuciosos proprios á elaboração de um projecto definitivo.

Em obras de arte, calculava-se ser necessario construir nove pontes e quarenta e quatro aqueductos. Prescindia-se de vedações na maior parte da linha; fixava-se em trinta e tres o numero das casas de guarda; reduzia-se a cinco o numero das estações; e para todas estas construcções se adoptavam os typos pertencentes ao primitivo traçado.

O orçamento geral, comprehendendo despezas de administração, telegrapho e material circulante, importava no custo total de 1.140:000$000 réis, correspondendo a réis 13:902$437 por kilometro, ou £ 4:970 por milha ingleza.

Dando conta d'estes estudos e da sua missão perante o governo do Transvaal, o major Machado participava ao ministro da marinha o convite que lhe fôra feito para continuar esses estudos no territorio da republica.

De facto, por portaria de 8 de junho de 1883[1], era o major Machado encarregado

[1] Serie S, n.° 2.

Bien que l'ébauche en eût été faite au point de vue d'une construction facile et économique, les facilités du terrain permirent de ne pas dépasser la limite de 300 mètres pour les rayons des courbes et celle de 0m,015 pour l'inclinaison des pentes, chiffres qui sont loin du minimum adopté pour les chemins de fer à voie étroite comme celui dont il s'agit, où la largeur entre les côtés intérieurs des rails était de 1m,08.

En *plan*, le tracé comprenait 8:458 mètres de courbes pour 73:512 mètres d'alignements droits, ce qui correspond à 11,5 pour cent.

En *profil*, il y avait 45:370 mètres de pentes pour 36:600 mètres de paliers, la différence totale de niveau entre les points extrêmes étant de 96 mètres.

Les mouvements de terres étaient évalués à 1.059:943 mètres cubes, mais il était prévu que ce volume diminuerait sensiblement lorsqu'on ferait les études minutieuses qu'exige l'élaboration d'un projet définitif.

Les travaux d'art se résumaient à neuf ponts et quarante-quatre aqueducs. On supprimait les clôtures sur la majeure partie de la ligne. Le nombre des maisons de garde était fixé à trente-trois; celui des gares réduit à cinq; et pour toutes ces constructions, les types adoptés étaient ceux du tracé primitif.

Le budget général, comprenant les frais d'administration, de télégraphe et de matériel roulant, s'élevait à la somme de 1.140:000$000 réis, correspondant à réis 13:902$437 par kilomètre, soit £ 4:970 par mille anglais.

En rendant compte de ses études et de sa mission auprès du gouvernement du Transvaal, le major Machado fit part au ministre de la marine du Portugal de l'invitation qu'il avait reçue pour continuer ses études sur le territoire de la république.

Effectivement, par arrêté ministériel du 8 juin 1883[1], le major Machado était

[1] Série S, n° 2.

da direcção das obras publicas no districto de Lourenço Marques, ordenando-se-lhe que fosse proceder ao complemento dos estudos feitos no anno anterior, e permittindo-se-lhe ao mesmo tempo que fosse prestar o serviço reclamado pelo governo da republica.

Do modo como se houve n'esta difficil e honrosa commissão deu o auctor noticia circumstanciada n'uma memoria descriptiva de 14 de abril de 1885, publicada pela socieda de geographia de Lisboa, e n'um relatorio que em 20 de agosto do mesmo anno dirigiu ao governo [1].

As seguintes datas do seu itinerario dão uma vaga idéa do desempenho de tal commissão. Partiu de Lourenço Marques a 14 de agosto; a 18 começou os estudos no ponto em que tinha deixado os de 1882; proseguiu seguidamente nos trabalhos de campo até 5 de janeiro de 1884, em que chegou á propriedade *Winnaars Poort* de G. Maré, proximamente meio caminho de Pretoria, n'uma altitude de 1:730 metros e com 229 kilometros de estudos, que correspondiam ás secções mais difficeis.

D'ahi foi a Pretoria levar essa primeira parte do trabalho, regressando a Lourenço Marques em 13 de março.

Em agosto de 1884 torna a partir para o Transvaal, seguindo então pelo paiz dos suazis e districto de New-Scotland, a região atravessada pelos primitivos projectos dos engenheiros Hall e Farrel; e, chegando a *Winnaars Poort* em setembro, recomeça os trabalhos do campo que termina em Pretoria a 24 de dezembro.

O traçado tinha a extensão total de 470 kilometros, comprehendendo 111 em curvas e 362 em pendentes, com raios e inclinações, que respectivamente chegavam a 91 metros e a 0^{m},030. Os movimentos de terra eram calculados em 5.179:016 metros cubicos, e as obras de arte constavam de seis tunneis, trinta e oito pontes e um viaducto. O orçamento geral importava em £ 1.610:000, correspondendo a £ 3:423 por kilometro ou £ 5:508 por milha ingleza.

[1] Serie B, n.ºs 6 e 5.

chargé de la direction des travaux publics dans le district de Lourenço Marques, et en même temps autorisé non seulement à compléter les études de l'année précédente, mais aussi à rendre au gouvernement de la république les services qu'il avait réclamés.

La manière honorable dont il s'est acquitté de cette mission difficile se trouve fidèlement exposée dans un mémoire descriptif du 14 avril 1885, publié par la société de géographie de Lisbonne, ainsi que dans un rapport adressé au gouvernement le 20 août de la même année [1].

Les dates suivantes de son itinéraire donnent une idée succincte de l'exécution de cette mission. Parti de Lourenço Marques le 14 août, mr. Machado commence les études le 18 au point où il avait laissé celles de 1882. Il continue les travaux sur le terrain jusqu'au 5 janvier 1884, époque à laquelle il arrive à la ferme *Winnaars Poort* de G. Maré, presqu'à mi-chemin de Pretoria, à une altitude de 1:730 mètres, après avoir étudié 229 kilomètres correspondant aux sections les plus difficiles.

De là il se rend à Pretoria, emportant la première partie de son travail, et rentre à Lourenço Marques le 13 mars.

En août 1884, il repart pour le Transvaal, traverse le pays des Suazis et le district de New-Scotland, parcourt la région traversée par les projets primitifs des ingénieurs Hall et Farrel, et, de retour à la ferme Maré, en septembre, il recommence ses travaux qu'il termine à Pretoria le 24 décembre.

Le tracé mesurait une étendue totale de 470 kilomètres, comprenant 111 kilomètres en courbes et 362 kilomètres en pentes, la limite des rayons et des inclinaisons ne dépassant pas, respectivement, 91 mètres et 0^{m},030. Les mouvements de terres étaient évalués à 5.179:016 mètres cubes. Les travaux d'art consistaient en six tunnels, trente-huit ponts et un viaduc. Le budget général s'élevait à £ 1.610:000, correspondant à £ 3:423 par kilomètre, soit £ 5:508 par mille anglais.

[1] Série B, n°s 6 et 5.

Juntando a este o troço do caminho de ferro portuguez, e dividindo o do Transvaal em dois troços distinctos, pela ordem em que foram feitos os estudos e pela differença nas difficuldades da construcção, a memoria descriptiva apresenta o seguinte resumo geral do orçamento de toda a linha ferrea entre Lourenço Marques e Pretoria:

	Extensão — Metros	Custo — £	Media por kilometro — £
Troço portuguez	90:858,67	281:000	3:092
Primeiro troço do Transvaal..	229:021,36	1.030:000	4:497
Segundo troço do Transvaal..	241:265,12	580:000	2:403
Total.....	561:145,15	1.891:000	3:370

Como se vê, a extensão do troço portuguez foi rectificada por occasião d'estes segundos estudos, e logo no seu começo em agosto de 1883. No anno anterior, induzido por uma menos exacta indicação do mappa de Jeppe, o major Machado tinha levado os estudos até algumas milhas antes da confluencia do Crocodilo ou Maguenha com o Incomati. Em 1883, verificando que a fronteira devia passar algumas milhas a montante, começou os estudos pelo complemento do troço portuguez, e, do final d'este, computou os 470 kilometros do traçado de que deu conta ao governo do Transvaal.

Ao governo portuguez deu tambem noticia immediata d'esta rectificação, por officio de 20 de setembro de 1883 [1], remettendo, mais tarde, com o seu relatorio de 20 de agosto de 1885 o projecto d'esta ultima secção.

D'este facto tão simples e tão natural originou-se o incidente mais explorado e menos justificado do presente processo, qual o de impugnarem os interessados a obrigação de construirem esta ultima secção.

Trataremos mais largamente d'este incidente n'outro logar, registando desde já o testemunho auctorisado do proprio auctor

[1] Serie S, n.° 4.

En joignant à la ligne transvaalienne la partie portugaise, et en partageant celle du Transvaal en deux tronçons distincts d'après l'ordre où les études avaient été faites et suivant les difficultés de construction, le mémoire descriptif présente le résumé général suivant du budget de toute la ligne ferrée entre Lourenço Marques et Pretoria.

	Extension — Mètres	Côut — £	Moyenne kilométrique — £
Tronçon portugais.....	90:858,67	281:000	3:092
Premier tronçon du Transvaal	229:021,36	1.030:000	4:497
Second tronçon du Transvaal	241:265,12	580:000	2:403
Total.....	561:145,15	1.891:000	3:370

Ainsi qu'on le voit, l'étendue du tronçon portugais a été rectifiée dès le début des secondes études, en septembre 1883. L'année précédente, trompé par une indication inexacte de la carte de Jeppe, le major Machado avait conduit les études jusqu'à quelques milles en aval du confluent du Crocodile ou Maguenha avec l'Incomati. En 1883, s'apercevant que la ligne de frontière devait passer quelques milles en amont de ce point, il commença les études par le complément du tronçon portugais, après quoi il étudia les 470 kilomètres dont il rendit compte au gouvernement de la république transvaalienne.

Il communiqua également, par dépêche du 20 septembre 1883 [1], cette rectification au gouvernement portugais, et lui remit plus tard, avec son rapport du 20 août 1885, le projet de cette dernière section.

Ce fait si simple et si naturel fut l'origine de l'incident le plus injustement exploité dans le litige qui nous occupe, c'est-à-dire l'objection des intéressés à construire cette dernière section.

Nous nous occuperons plus longuement de cet incident à un autre endroit du présent rapport, en enrégistrant toutefois dès

[1] Série S, n° 4.

dos traçados quanto ao modo como os factos se passaram.

N'uma conferencia perante a associação dos engenheiros civis de Lisboa, cuja acta corre impressa, declarou elle o seguinte:

«Quando procedêra, em outubro de 1882, aos primeiros estudos do traçado do Incomati, chegára á cordilheira dos Libombos, por cuja cumiada sabia que deveria passar a linha de limites entre o nosso territorio e o do Transvaal; mas como tal linha não estivesse marcada no terreno e a cordilheira fosse, n'aquelle logar, bastante accidentada, não pudera então saber qual a verdadeira posição d'esse limite.

«Recorrêra comtudo a um methodo indirecto, o unico que podia então empregar. Possuindo bastantes mappas geographicos do paiz, e entre elles os de F. Jeppe e de Juta, que são os menos incorrectos que conhece — mappas que tinha presentes e para que chamava a attenção dos collegas — via n'elles que a linha divisoria dos dois paizes passava proximamente 9 kilometres a leste do logar em que o rio Crocodilo ou Meguenha desemboca no Incomati.

«Não tinha n'aquelle momento qualquer outra indicação a que recorrer para se informar, com alguma minuciosidade, da situação precisa da linha fronteiriça.

«Não possuia o tratado de 29 de julho de 1869, que de resto pouco o elucidaria, e os indigenas da localidade, muito naturalmente, nada sabiam sobre o assumpto.

«Estudára, pois, o traçado até ao kilometro 82, parando em um ponto situado á distancia approximada de 8 kilometros da confluencia dos dois rios (Incomati e Meguenha), por suppor, de accordo com as indicações dos mappas, que tal ponto devia ficar muito perto da linha fronteiriça.

«Começando, porém, em 1883, o estudo da directriz, entre os Libombos e Pretoria, tivera então opportunidade de examinar o

à présent le témoignage autorisé de l'auteur même des tracés, relativement à la manière dont les faits se passèrent.

Dans une conférence tenue à l'association des ingénieurs civils de Lisbonne, et dont le procès-verbal a été imprimé, cet auteur exposa ce qui suit:

«Lorsqu'il procéda en octobre 1882 aux premières études du tracé de l'Incomati, il avait atteint la chaîne des Libombos, au sommet de laquelle devait passer la ligne de limite séparant notre territoire de celui du Transvaal; mais comme cette ligne n'était pas marquée sur le terrain et que la chaîne, en ce point, était assez accidentée, il n'avait pu reconnaître alors la véritable position de cette limite.

«Il lui fallut donc recourir à une méthode indirecte, la seule qu'on pût alors employer. Possédant plusieurs cartes géographiques du pays, parmi lesquelles se trouvaient celles de F. Jeppe et de Juta, c'est-à-dire les cartes qui contiennent le moins d'inexactitudes, — documents qu'il avait sur la table et sur lesquels il appelait l'attention de ses collègues — il avait constaté que la ligne de partage des deux pays passait à environ 9 kilomètres à l'est de l'endroit où le Crocodile ou Meguenha débouche dans l'Incomati.

«Il ne disposait alors d'aucune autre indication pouvant lui révéler, avec quelque exactitude, la situation précise de la ligne de frontière.

«Il ne possédait pas le traité du 29 juillet 1869 qui, du reste, l'aurait peu renseigné à ce sujet, et les indigènes de la localité étaient, comme de raison, complètement ignorants de la matière.

«L'auteur avait donc étudié le tracé jusqu'au kilomètre 82, s'arrêtant en un point situé à la distance approximative de 8 kilomètres du confluent des deux fleuves (Incomati et Meguenha), supposant, d'après les indications des cartes, que ce point devait se trouver à une très petite distance de la ligne de frontière.

«Mais, lorsqu'il commença, en 1883, l'étude du tracé entre les Libomboset Pretoria, il put examiner plus minutieusement

terreno mais minuciosamente, e verificára, auxiliado por nivelamentos hypsometricos, pelo texto do tratado e pelas informações de um antigo habitante do Transvaal, o sr. Christiano Joubert, que a linha de limites deveria passar junto á confluencia dos dois rios já indicados.

«O traçado no territorio portuguez deveria, portanto, medir, não 82 kilometros, mas proximamente 90 kilometros, e d'isto informára elle, orador, o ministro da marinha e ultramar, em officio datado de julho de 1883 [1].

«Era natural que essa informação tivesse influido na redacção do contrato de 14 de dezembro, porquanto no artigo 1.° d'esse documento, em vez de se marcar a extensão da linha, dizia-se que a empreza era obrigada a construir um caminho de ferro, que, *partindo do porto de Lourenço Marques, vá terminar na fronteira que separa o territorio portuguez do territorio do Transvaal.*

«Em março de 1884, conferenciando em Lourenço Marques com mr. Alprovidge, ali mandado pelo concessionario Mac-Murdo para proceder ao exame do traçado e ao estudo de variantes, elle, sr. Machado, informára-o que a directriz media, no territorio portuguez, não 82, mas 90 kilometros, e mostrára ao mesmo sr. Alprovidge a planta e perfil da ultima secção.»

O relatorio com que o sr. Machado acompanhou a entrega dos projectos da ultima secção, em data de 20 de agosto de 1885 (serie B, n.° 5), contém resumidamente a mesma exposição do facto. N'um outro relatorio que, logo após os trabalhos de campo, dirigiu ao governo do Transvaal, em data de 11 de fevereiro de 1884 (serie B, n.° 3), fixa d'este modo a situação da fronteira e a extensão da linha portugueza.

[1] O officio a que se refere o conferente deve ser o de 20 de setembro de 1883 (serie S, n.° 4), que provà por modo indubitavel o conhecimento que havia da existencia da ultima secção, ao tempo em que foi pedida e realisada a concessão de 14 de dezembro d'esse anno.

le terrain, et constata, au moyen de nivellements hypsométriques, et aidé du texte du traité et des renseignements d'un ancien habitant du Transvaal, mr. Christian Joubert, que la ligne de limite devait passer près du confluent des deux fleuves précités.

«Dès lors le tracé sur le territoire portugais devait mesurer non point 82 kilomètres, mais environ 90, et il en avait informé le ministre de la marine et des colonies dans sa dépêche de juillet 1883 [1].

«Il était naturel que ce renseignement influât sur la rédaction du contrat du 14 décembre, attendu que l'article 1er de ce document, au lieu de déterminer exactement la longueur de la ligne, stipulait que l'entreprise s'engageait à construire un chemin de fer, qui, *partant du port de Lourenço Marques, se terminerait à la frontière qui sépare le territoire portugais de celui du Transvaal.*

«En mars 1884, dans un entretien tenu à Lourenço Marques avec mr. Alprovidge, que le concessionnaire Mac-Murdo y envoya pour procéder à l'examen du tracé et à l'étude des variantes, mr. Machado avait informé cet ingénieur que le tracé sur territoire portugais mesurait 90 kilomètres, et non 82, et il avait montré à mr. Alprovidge le plan et le profil de la dernière section.»

Le rapport de mr. Machado accompagnant la remise des projets de cette dernière section, en date du 20 août 1885 (série B, n° 5), contient en résumé l'exposé du même fait. Dans un autre rapport qu'il adressa au gouvernement transvaalien le 11 février 1884 (série B, n° 3), immédiatement après les travaux de campagne, mr. Machado fixe comme suit la position de la frontière et l'étendue de la ligne portugaise :

[1] La dêpêche à laquelle se rapporte le conférencier doit être celle du 20 septembre 1883 (série S, n° 4), qui prouve d'une manière indubitable la connaissance qu'on avait de l'existence de la dernière section dans le moment où a été demandée et obtenue la concession du 14 décembre de cette année.

«Après la frontière la directrice *traverse le fleuve Incomati* et inclinant un peu vers l'ouest, se croise avec la route de Lourenço Marques à Lydenburg.

«Il me semble que la première section à construire doit être comprise entre la frontière et le point où la ligne entre la vallée du Crocodile, après le Nels-River. Cette section a une longueur de 122 kilomètres ou 76 milles anglaises. *Elle n'est donc que de 30 kilomètres, ou 18,5 milles, plus étendue que la section portugaise.*»

D'este relatorio enviou copia ao governo portuguez com officio de 14 de março de 1884, como se vê do citado documento n.° 3 da serie B.

«Après la frontière la directrice *traverse le fleuve Incomati* et, inclinant un peu vers l'ouest, se croise avec la route de Lourenço Marques à Lydenburg.

«Il me semble que la première section à construire doit être comprise entre la frontière et le point où la ligne entre dans la vallée du Crocodile, après le Nels-River. Cette section a une longueur de 122 kilomètres ou 76 milles anglaises. *Elle n'est donc que de 30 kilomètres, ou 18,5 milles, plus étendue que la section portugaise.*»

Copie de ce rapport fut par lui envoyée au gouvernement portugais, avec sa lettre du 14 mars 1884 (voir même document n° 3 de la série B).

PARTE II

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista especial

PARTIE II

La question do chemin de fer de Lourenço Marques sous son point de vue spécial

CAPITULO I

A concessão de 14 de dezembro de 1883

SUMMARIO

Propostas apresentadas ao governo para a concessão portugueza.—Auctorisações legislativas que havia para este effeito.—Parecer da junta consultiva do ultramar.—Rapidez da concessão.—Considerações sobre o assumpto.—O plano da concessão foi examinado e discutido em Lisboa antes da apresentação da proposta.—Carencia de informações sobre a capacidade e idoneidade do concessionario.—Como se demonstra o empenho do ministro na execução d'este plano de concessão.—Analyse da concessão.—Obrigações da empreza quanto á apresentação dos estudos (artigo 38.º) e quanto á constituição da companhia (artigo 51.º).—Classificação das outras obrigações em tres grupos: construcção; exploração; reparações e conservação.—Resenha do primeiro grupo de obrigações e analyse dos artigos 1.º a 17.º e 40.º—Resenha do segundo grupo de obrigações e analyse dos artigos 29.º a 36.º e 41.º a 49.º—Resenha do terceiro grupo de obrigações e analyse dos artigos 19.º 24.º 25.º e 44.º—Classificação dos direitos e regalias da empreza em quatro grupos: exclusivos e privilegios; subsidios para a construcção; concessões de terrenos; isenções de impostos.—Resenha d'estes direitos e analyse dos artigos respectivos.—Analyse das disposições especiaes estabelecidas para sanção do contrato.—Casos de rescisão.—Subordinação da concessão á legislação portugueza.—Arbitragem para a resolução das questões emergentes.

CHAPITRE I

La concession du 14 décembre 1883

SOMMAIRE

Soumissions présentées au gouvernement portugais pour la concession.—Autorisations législatives existant à cet effet.—Avis du comité consultatif d'outremer.—Rapidité de la concession.—Considérations sur ce sujet.—L'idée de la concession a été examinée et débattue à Lisbonne avant la soumission.—Manque d'informations sur la capacité et l'aptitude du concessionnaire.—Comme on démontre le grand intérêt du ministre à l'exécution de ce plan de concession.—Analyse de l'acte de concession.—Obligations de l'entreprise en ce qui concerne la présentation des plans (article 38) et la constitution de la compagnie (article 51).—Classification des autres obligations en trois groupes; construction; exploitation; réparations et conservation.—Exposé du premier groupe d'obligations et analyse des articles 1 à 17 et de l'article 40.—Exposé du deuxième groupe d'obligations et analyse des articles 29 à 36 et 41 à 49.—Exposé du troisième groupe d'obligations et analyse des articles 19, 24, 25 et 44.—Classification des droits et des avantages de l'entreprise en quatre groupes: droits exclusifs et privilèges; subsides pour la construction; concessions de terrains; exemption d'impôts.—Exposé de ces droits et analyse des articles y relatifs.—Analyse des dispositions spéciales arrêtées pour la sanction du contrat.—Cas de rescision.—Subordination de la concession à la législation portugaise.—Arbitrage pour la résolution des différends qui en résultent.

PARTE II

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista especial

CAPITULO I

A concessão de 14 de dezembro de 1883

Os documentos publicados sobre este assumpto demonstram que a concessão foi feita sem largos preliminares de informação e de ajuste [1]. O futuro concessionario não era conhecido do governo portuguez; a sua pretensão chegou ao conhecimento do ministro da marinha, por interposta pessoa, dizendo-se as condições geraes em que um committente não designado se obrigava a construir o caminho de ferro.

Era natural que uma communicação d'esta ordem, embora escripta e firmada por pessoa conhecida, devesse ser substituida por uma proposta regular, com responsabilidade de pessoa certa e com garantia definida. Foi o que succedeu, apresentando-se, dias depois d'aquella communicação, uma proposta datada de 6 de dezembro de 1883 e assignada pelo procurador do sr. Mac-Murdo [2]. Dois dias antes, tinha o ministro sabido, por communicação de uma casa bancaria de Lisboa, que o proponente mandava pôr á disposição do governo £ 5:000 como caução da concessão requerida.

A lei portugueza (decreto de 31 de de-

[1] Vide serie C, n.º 1 e serie A, pag. 77, alinea 5.
[2] Serie C, n.os 2 e 4.

PARTIE II

La question du chemin de fer de Lourenço Marques sous son point de vue spécial

CHAPITRE I

La concession du 14 décembre 1883

Les documents publiés à ce sujet démontrent que la concession a été faite sans trop de préliminaires, d'information et de débat [1]. Le futur concessionaire n'était pas connu du gouvernement portugais. Sa demande est parvenue aux mains du ministre de la marine par l'entremise d'un tiers. Elle stipulait les conditions générales auxquelles un commettant, pas nommé, s'engageait à construire le chemin de fer.

Une communication de cette nature, quoique écrite et signée par une personne connue, ne pouvait moins que d'être remplacée par une proposition régulière, entraînant la responsabilité de quelqu'un et une garantie suffisante. C'est ce qui eut lieu en effet. Quelques jours plus tard apparaissait la soumission, datée du 6 décembre 1883 et signée par le fondé de pouvoir de mr. Mac-Murdo [2]. Deux jours auparavant, le ministre avait eu connaissance, par une maison de banque de Lisbonne, que le soumissionnaire avait fait mettre à la disposition du gouvernement £ 5:000 à titre de cautionnement de la concession sollicitée.

La loi portugaise (décret du 31 décem-

[1] Voir série C, n.º 1, et série A, pag. 77, alinéa 5.
[2] Série C, n.os 2 et 4.

zembro de 1864, artigo 2.º)[1] torna dependente de auctorisação legislativa a construcção e exploração de caminhos de ferro, quer directamente por conta do estado, quer por contrato com algum individuo particular. Não cabe, portanto, nas attribuições ordinarias do poder executivo o fazer concessões d'esta natureza. É todavia preceito constitucional, consignado no artigo 15.º do acto addicional á constituição, que o governo póde usar de attribuições legislativas quanto ás provincias ultramarinas, dadas circumstancias urgentes[2].

No caso de que se trata, duas auctorisações legislativas tinham habilitado o governo a fazer a concessão: uma, pela lei de 12 de abril de 1876[3], e outra pela lei de 20 do mesmo mez e anno, que approvou o tratado de 11 de dezembro de 1875. Estas auctorisações, comtudo, se por um lado permittiam mais do que o requerido na proposta de 6 de dezembro, porque auctorisavam a concessão de uma subvenção pecuniaria, por outro lado não abrangiam outros beneficios e privilegios reclamados na alludida proposta. Para estes, certamente, é que o governo entendeu dever usar da faculdade extraordinaria concedida pela citada disposição constitucional, ouvidas as competentes instancias consultivas.

De facto, a junta consultiva do ultramar reunia-se em sessão extraordinaria de 12 de dezembro para ser consultada pelo ministro sobre a conveniencia da proposta.

A existencia de uma outra proposta que por esse tempo estava tambem pendente quanto á concessão do mesmo caminho de ferro; a substituição da subvenção pecuniaria por concessões de terrenos e de minas; a extensão da zona de respeito que a proposta indicava; a insignificancia das cauções offerecidas: foram os assumptos sobre que a junta principalmente discreteou, levantando

[1] Serie T, n.º 2.
[2] Serie T, n.º 1.
Serie T, n.º 6.

bre 1864, article 2)[1] subordonne à l'autorisation législative la construction et l'exploitation de tout chemin de fer, qu'elles soient directement faites pour le compte de l'état, ou par un particulier concessionnaire. Il n'entre donc pas dans les attributions ordinaires du pouvoir exéuctif d'octroyer des concessions de cette nature. Il existe néanmoins une disposition constitutionnelle, mentionnée à l'article 15 de l'acte additionnel de la constitution, qui autorise le gouvernement à user d'attributions législatives, pour ce qui concerne les provinces d'outremer, en certains cas d'urgence, et lorsque les chambres (cortès) ne sont pas réunies[2].

Dans le cas présent deux autorisations législatives avaient conféré au gouvernement le pouvoir d'accorder la concession, l'une par la loi du 12 avril 1876[3], l'autre par la loi du 20 avril de la même année, qui approuva le traité du 11 décembre 1875. Toutefois, si, d'un côté, ces autorisations accordaient plus de facultés que ne demandait la soumission du 6 décembre, puisqu'elles concédaient une subvention pécuniaire, d'un autre côté, elles n'impliquaient pas certains bénéfices et privilèges que cette soumission réclamait; c'est pour ces privilèges et ces bénéfices que le gouvernement portugais, après avoir pris avis des instances compétentes, crut devoir user de la faculté que lui conférait la disposition constitutionnelle précitée.

Le comité consultatif des colonies se réunit, en effet, en séance extraordinaire le 12 décembre, pour être entendu par le ministre sur les avantages de la soumission.

L'existence d'une autre soumission pendante à cette époque, touchant la concession du même chemin de fer; le remplacement de la subvention pécuniaire par des concessions de terrains et de mines; l'extension de la zone privilégiée; l'insuffisance des cautionnements offerts: telles furent les principales questions sur lesquelles le comité discuta, en élevant des doutes

[1] Série T, nº 2.
[2] Série T, nº 1.
[3] Série T, nº 6.

duvidas sobre a apparente gratuitidade da proposta, sobre a sua conveniencia e sobre as garantias da sua execução por parte do proponente[1].

Havia, effectivamente, uma outra proposta pendente, baseada em vinte annos de garantia de juro do capital empregado e garantida por um importante estabelecimento bancario de Lisboa[2].

A idéa, porém, de que um caminho de ferro em Africa se poderia levar a effeito sem garantia de juro nem outra subvenção directa pecuniaria, parece ter predominado sobre todas e quaesquer outras considerações no animo do ministro, tanto mais que todos estavam de accordo na conveniencia publica e na urgencia internacional de se tratar d'aquelle emprehendimento colonial.

Essa idéa, cuja inanidade os acontecimentos subsequentes vieram demonstrar de modo implacavel, podia ser justificavel na occasião, segundo o grau de confiança e de respeitabilidade que merecesse e tivesse o proponente; mais d'isso do que de garantias materiaes ficava dependente o bom exito da empreza.

É de notar, todavia, o primeiro periodo da communicação dirigida ao ministro em 30 de novembro[3]. Deprehende-se do seu contexto que combinações e conferencias anteriores houvera com o ministro sobre o assumpto, e que a communicação era o resultado de missão especial de que o seu auctor fôra encarregado. Plausivelmente se póde, portanto, conjecturar, que a idéa d'esta concessão fôra discutida e apreciada em Lisboa anteriormente á referida communicação de 30 de novembro. A questão d'este caminho de ferro era então muito proeminente para que deixasse de merecer attenção o plano de substituir a subvenção pecuniaria pela concessão especial de terrenos, a qual, sem onerar o thesouro da metropole, teria a vantagem de interessar mais directamente o concessionario no desenvolvimento da colonia e no futuro do caminho de ferro.

[1] Serie C, n.º 3.

[2] O banco nacional ultramarino. Vide serie B, pag. 47 in pr.

[3] Serie C, n.º 1.

sur la gratuité apparente de la soumission, sur son avantage, ainsi que sur les garanties d'exécution présentées par le soumissionnaire [1].

La soumission pendante à la même époque, et à laquelle le comité a fait allusion, était basée sur vingt ans de garantie de l'intérêt du capital employé, et cautionnée par une banque importante de Lisbonne [2].

Mais l'idée qu'un chemin de fer en Afrique pouvait être construit sans garantie d'intérêt ni subvention pécuniaire directe, semble avoir prévalu dans l'esprit du ministre portugais sur toutes les autres considérations, d'autant plus que l'opinion universelle voyait dans cette entreprise une œuvre avantageuse pour le public et une question internationale urgente.

Cette idée, dont les événements qui suivirent démontrèrent cruellement l'inanité, pouvait avoir une justification à cette époque, en raison de la confiance inspirée par la respectabilité du soumissionnaire. C'est de là, plutôt que des garanties matérielles, que dépendait le succès de l'entreprise.

Il y a lieu toutefois d'arrêter l'attention sur le premier alinéa de la lettre adressée au ministre le 30 novembre [3]. Il découle de son contenu que des combinaisons et des pourparlers auraient eu lieu au préalable, et que la lettre était le résultat d'une mission spéciale dont son auteur aurait été chargé. On est donc naturellement porté à admettre que le plan de cette concession a été débattu et examiné à Lisbonne avant la lettre susdite. L'affaire de ce chemin de fer était alors assez proéminente pour que l'on mît de côté l'idée de substituer à la subvention pécuniaire des concessions de terrains, ce qui, n'impliquant ni dépenses ni charges pour le trésor de la métropole, pourrait faire prendre au concessionnaire plus d'intérêt au progrès de la colonie et à l'avenir du chemin de fer.

[1] Série C, n° 3.

[2] La banque nationale d'outremer. Voir série B, pag. 47 in pr.

[3] Série C, n° 1.

Esta versão das causas e origens proximas da concessão não é precisamente a mesma que os contrarios já adduziram em documentos publicos, mas é a mais conforme com o que consta de documentos officiaes e a que melhor explica a deducção dos factos que teremos de narrar.

Presumem os contrarios, ou dão a entender, que toda a iniciativa e toda a concepção do plano proveiu do concessionario, o qual, com grande largueza de vistas sobre o futuro do Transvaal e do caminho de ferro, víra mais longe do que os outros e entendêra que a empreza podia dispensar o concurso pecuniario que o governo aliás estava auctorisado a conceder.

Nós, comtudo, presumimos que o plano foi conhecido e discutido em Lisboa antes de qualquer proposta official para a sua execução, e que para elle concorreram, não só a confiança que havia no futuro do emprehendimento e a conveniencia de dar seguimento a uma politica colonial estabelecida, mas tambem considerações de politica interna, que, na occasião, avolumariam as vantagens de se fazer o caminho de ferro sem encargos pecuniarios, quando pendia uma proposta sobre a base de garantia de juro.

Nem a idéa era nova, porque a concessão feita em 1874 a Moodie, aquella que o presidente do Transvaal veiu encontrar como obstaculo á realisação dos seus propositos sobre o novo tratado com Portugal, era uma concessão delineada sobre bases identicas á de 1883, isto é, sem garantia de juro nem subvenção e mediante concessões de terrenos e mineiras quasi semelhantes.

Reconhecemos que pouca differença traz para os effeitos legaes e moraes da concessão, que as cousas se passassem de um ou de outro modo; mas é conveniente ir apontando as circumstancias que, a nosso ver, concorreram para que o sr. Mac-Murdo encontrasse da parte do ministro portuguez as facilidades que encontrou, sem que fossem devidas aos seus meritos nem á sua idoneidade financeira.

Homem de superior esphera, litterato

Cette version sur les causes et les origines de la concession n'est pas précisément celle que les parties adverses ont produite dans des documents publics, mais elle est celle qui s'adapte le mieux à la teneur des documents officiels, et qui explique d'une manière plus satisfaisante les faits que nous aurons à raconter.

Les parties adverses présument, ou font accroire, que toute l'initiative et la conception du projet ont émané du concessionnaire, et que ce dernier, embrassant d'un ample coup d'œil l'avenir du Transvaal et du chemin de fer, a vu plus loin que les autres et a compris que l'entreprise pouvait se passer du concours pécuniaire que le gouvernement était autorisé à lui accorder.

Nous autres, cependant, nous sommes persuadés, qu'avant toute soumission pour son exécution, le plan a été examiné et débattu à Lisbonne, encouragé non seulement par la confiance en l'avenir de l'entreprise et par l'opportunité de développer la politique coloniale, mais encore par des considérations de politique intérieure, qui, dans l'occasion, ont pu faire prévaloir les avantages d'une construction de chemin de fer sans aucune charge pécuniaire, alors qu'il existait une autre soumission, ayant pour base la garantie d'intérêt.

Cette idée d'ailleurs n'était pas neuve, car la concession accordée en 1874 à Moodie, celle contre laquelle le président du Transvaal vit se heurter ses projets sur le nouveau traité avec le Portugal, était une concession établie sur des bases identiques à celle de 1883, c'est-à-dire sans garantie d'intérêt ni subvention et moyennant des cessions de terrains et de mines, à peu près semblables.

Que les choses se soient passés d'une façon ou d'une autre, peu importe pour les effets légaux et moraux de la concession. Cependant, il convient de faire ressortir les circonstances qui, à notre avis, ont facilité à mr. Mac-Murdo l'acquiescement qu'il a rencontré de la part du ministre portugais, et qui n'était pas dû en raison ni de ses mérites ni de ses ressources financières.

Doué d'une haute capacité littéraire, très

emerito, parlamentar distinctissimo e caracter immaculado, o ministro, que então pela primeira vez entrára nos conselhos da corôa, afagou a idéa d'este plano como o de uma medida, cuja realisação poderia illustrar a sua gerencia. Dão d'isso testemunho os termos em que elle se dirige á deputação do Transvaal, em resposta a dois *memoranda* da dita deputação [1]. Não é a defeza do concessionario, mas a apologia do plano e do acto do governo o que ahi se lê. Do concessionario limita-se a dizer, a proposito das duvidas que a deputação manifestára quanto á sua idoneidade financeira para a execução da empreza:

«Je n'en sais rien. Je ne connais pas plus mr. Mac-Murdo que je ne connais les membres du comité hollandais, qui doit peut-être organiser la compagnie du chemin de fer du Transvaal. Vous m'assurez que ce sont des gens très respectables, et je le crois; mr. le ministre des États-Unis m'a assuré que mr. Mac-Murdo était un homme très respectable, et je l'ai cru. Du reste ce qui garantit ses engagements ce sont les dépôts qu'il est forcé de faire, et les courts délais qui lui sont imposés.»

A propria benevolencia de que subsequentemente se usou para com a empreza, mais revela o empenho de evitar o mallogro de um plano que muito se estimou e encareceu, do que a convicção de uma protecção inteiramente merecida e cabalmente justificada. E assim se explica a celeridade com que a concessão foi levada a effeito, e a conformidade d'ella com a proposta.

Ha um despacho, a que adiante teremos de nos referir, em que o ministro indefere uma das muitas pretensões da companhia, e que define a situação ainda melhor do que outros contendo deferimento. Tratava-se de um pedido para augmento na area dos terrenos concedidos; isto, dois annos depois da concessão e sem que luzisse a esperança de qualquer inicio de trabalhos.

[1] Serie A, n.º 9, annexo J.

distingué à la tribune parlementaire, nature d'élite, le ministre, qui abordait pour la première fois le conseil de la couronne, caressa l'idée de ce projet comme celui d'une entreprise, dont la réalisation pouvait illustrer son passage au ministère. Témoin les termes dont il se sert, quand il s'adresse à la députation du Transvaal en réponse à deux de ses *mémorandums* [1]. Ce qu'on y lit n'est pas la défense des droits du concessionnaire, mais bien l'apologie du plan et des actes du gouvernement. Du concessionnaire, il se borne à dire, à propos des doutes soulevés par la députation sur sa capacité financière pour l'exécution de l'entreprise:

«Je n'en sais rien. Je ne connais pas plus mr. Mac-Murdo que je ne connais les membres du comité hollandais, qui doit peut-être organiser la compagnie du chemin de fer du Transvaal. Vous m'assurez que ce sont des gens très respectables, et je le crois; mr. le ministre des États-Unis m'a assuré que mr. Mac-Murdo était un homme très respectable, et je l'ai cru. Du reste ce qui garantit ses engagements, ce sont les dépôts qu'il est forcé de faire, et les courts délais qui lui sont imposés.»

La bienveillance même dont, subséquemment, l'entreprise fut l'objet, révèle plutôt le désir d'éviter l'insuccès d'une idée chaleureusement défendue, que la conviction qu'on accordait par là une faveur dûment méritée et justifiée. C'est même ce qui explique la célérité apportée à la concession et la conformité entre le texte de celle-ci et la soumission.

Nous relèverons une décision du ministre, refusant d'accéder à une des nombreuses demandes de la compagnie, qui dépeint mieux encore la situation que bien d'autres sur des prétentions auxquelles il a acquiescé. Il s'agissait d'une demande d'augmentation de la surface des terrains concédés. Elle était formulée deux ans après la concession, alors qu'on ne voyait encore poindre à l'horizon aucun espoir de commencement des travaux.

[1] Série A, nº 9, annexe J.

Diz esse despacho:

«Completamente impossivel. Sinto-o devéras, mas tenho de ser inabalavel. O que a companhia pede é a transformação completa do seu contrato, é a substituição integral, póde dizer-se, do primitivo contrato por um contrato novo. E em que condições me pede a companhia semelhante substituição?! Pede-m'a quando tem penetrado em todos os espiritos a descrença absoluta em relação a esta companhia, pede-m'a quando não ha symptomas sequer de um começo de trabalhos! Parece-me que a companhia, não conseguindo dinheiro com a promessa de 100:000 hectares, vae tentar angarial-o com a esperança de 200:000. E se o não conseguir, virá pedir ao governo 300:000, 400:000, 500:000. Impossivel! O contrato está feito, e tem de se cumprir. Alteral-o, rasgal-o e metter outro em logar d'elle, seria uma sophismação a que eu me não posso prestar, que teria contra si o voto unanime da procuradoria geral da corôa, que o conselho de ministros não acceitaria, e de que eu não posso tomar a responsabilidade. Lamento que infelizes circumstancias prejudicassem profundamente uma companhia tão bem intencionada; mas, emfim, era antes de se fazer o contrato, e não agora, que se devia encarar a questão debaixo de todas as suas faces [1]».

Este despacho manifesta, por um lado, o desgosto de quem está já cansado de tantas contrariedades oppostas á realisação de uma idéa predilecta; e por outro lado, revela tambem o desalento de quem já menos confia no agente encarregado de tal realisação.

A descrença absoluta, que se diz ter entrado em todos os espiritos, é quanto á companhia e não quanto ao emprehendimento em si, ou quanto á possibilidade da sua execução.

O ministro não desesperava da exequi-

[1] Serie F, n.° 11.

Cette décision était ainsi conçue:

«Complètement impossible. Je le regrette bien, mais je dois être inébranlable. Ce que la compagnie demande est la transformation complète de son contrat; c'est la substitution intégrale, on peut le dire, au contrat primitif d'un contrat nouveau. Et en quelles conditions la compagnie me demande-t-elle une pareille substitution?! Elle me la demande quand le découragement et l'incrédulité à l'égard de la compagnie ont gagné tous les esprits, elle me la demande quant il n'y a pas le moindre indice du commencement des travaux. Il me paraît que la compagnie, n'ayant pas obtenu de l'argent avec la promesse des 100:000 hectares, veut essayer de s'en procurer avec l'espoir des 200:000. Et si elle ne l'obtient pas encore, elle viendra demander au gouvernement 300:000, 400:000, 500:000. Impossible! Le contrat est fait, il doit être exécuté. L'altérer, le détruire et en mettre un autre à sa place serait un sophisme auquel je ne saurais me prêter, qui aurait contre lui le vote unanime des conseils de la couronne, que le conseil des ministres n'accepterait pas, et dont je ne puis pas prendre la responsabilité. Je regrette que des circonstances malheureuses aient nui profondément à une compagnie aussi bien intentionnée, mais, enfin, c'est avant de faire le contrat et pas maintenant qu'on aurait dû éclaircir la question sous toutes ses formes» [1].

Cette décision du ministre révèle d'un côté la contrariété d'une personne fatiguée de voir s'élever tant d'obstacles à la réalisation de l'idée qu'elle caressait; de l'autre, elle manifeste le découragement de celui qui n'a plus autant de confiance en la personne chargée d'assurer cette réalisation.

Le doute qui avait envahi les esprits visait à la compagnie et nullement à l'œuvre elle-même, ou à la possibilité de son exécution.

Le ministre ne désespérait pas du suc-

[1] Série F, n° 11.

bilidade da empreza, e por isso não consente n'uma transformação radical do contrato. Lamenta as infelizes circumstancias da companhia, acreditando ainda na lealdade das suas intenções, o que é cousa diversa.

Por essa mesma occasião, como teremos ensejo de apreciar n'outro capitulo, procurou elle valer-lhe por outros meios que lhe pareceram conducentes ao restabelecimento do abalado credito da companhia. Se esta os não aproveitou lealmente, e antes usou d'elles como arma contra o proprio governo, é questão que factos ulteriores virão a esclarecer, mas que as declarações feitas e os compromissos então tomados pela companhia, não faziam presumir. Pelo menos assim o acreditou o ministro, a ponto de assegurar publica e officialmente que a construcção da linha ferrea começaria em breve e que a companhia ficava habilitada a cumprir o seu contrato.

A concessão, como bilateral, divide-se naturalmente em duas partes distinctas: as obrigações da empreza, que são os direitos do governo, e as obrigações d'este, que são os direitos da empreza.

No primeiro grupo comprehendem-se duas obrigações que, por assim dizer, são preliminares da execução da concessão, e propriamente deveriam caber ao concessionario: são a apresentação dos planos do caminho de ferro, artigo 38.°, e a constituição da companhia, artigo 51.° Occupar-nos-hemos d'elles, em separado, nos dois capitulos immediatos.

As outras obrigações referem-se a tres pontos capitaes: construcção e primeiro estabelecimento; exploração; reparações e conservação.

A concessão tem por objecto a construcção de um caminho de ferro entre o porto de Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal; e é feita com o intuito, manifestado pelo concessionario no artigo 4.° da sua proposta e declarado pelo governo nos considerandos do respectivo decreto, «de se

cès de l'entreprise; et c'est pour cela qu'il n'accède point à la transformation radicale du contrat. Il regrette les circonstances malheureuses de la compagnie, et croit encore à la loyauté de ses intentions, ce qui n'est pas la même chose.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de voir dans un autre chapitre qu'il chercha même alors à venir en aide à la compagnie par d'autres moyens qu'il jugea plus propres à lui restituer son crédit ébranlé. Si la compagnie ne sut pas utiliser loyalement ce puissant concours, et si elle en fit un instrument contre le gouvernement même, les faits ultérieurs le démontreront; mais les déclarations faites et les engagements pris à ce moment par la compagnie ne pouvaient le faire prévoir. C'est du moins ce que crut le ministre, puisqu'il déclara officiellement que la construction du chemin de fer commencerait sous peu et que la compagnie était en mesure d'exécuter son contrat.

La concession, comme tous les engagements bilatéreaux, se divise naturellement en deux parties distinctes: les obligations de l'entreprise, qui sont les droits du gouvernement, et les obligations du gouvernement qui sont les droits de l'entreprise.

Le premier groupe comprend deux engagements qui sont, pour ainsi dire, des préliminaires de l'exécution de la concession et qui devraient, à proprement parler, incomber au concessionnaire. Ce sont la présentation des plans de la voie ferrée (article 38) et la constitution de la compagnie (article 51). Nous nous en occuperons séparément dans les deux chapitres suivants.

Les autres obligations se rapportent à trois points principaux: la construction et les comptes de premier établissement; l'exploitation; les réparations et l'entretien.

La concession accordée à la compagnie a pour objet la construction d'un chemin de fer entre le port de Lourenço Marques et la frontière du Transvaal. Elle est faite, comme l'indiquait le concessionnaire à l'article 4 de sa proposition, et comme le déclare le gouvernement dans les considérants du

levar a effeito o convenio celebrado com o Transvaal pelo protocollo de 11 de dezembro de 1875, de modo a conseguir-se o prolongamento immediato d'esse caminho de ferro no territorio da republica».

A definição do objecto da concessão consta do artigo 1.° Nos artigos 2.° a 17.° estipularam-se as condições technicas a que ficou subordinada a construcção, e no artigo 18.° tratou-se dos requisitos a que deve satisfazer o material circulante.

Entre as condições technicas, as mais importantes são as estabelecidas nos artigos 3.°, 4.°, 14.° e 15.°

Diz o artigo 3.°:

«A largura da plataforma do caminho de ferro ao nivel dos carris, não comprehendendo os fossos, será, pelo menos, de 3^{m},60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viaductos e subterraneos.

«A largura da via será de 1^{m},06 entre as faces interiores dos carris. Quando houver duas vias, a largura da entre-via, medida entre as faces exteriores dos carris, será, pelo menos, de 1^{m},80. A largura da parte superior do balastro será de 2^{m},10 e a sua espessura de 0^{m},30, pelo menos.»

A proposta do concessionario não se referia ás condições technicas da construcção, limitando-se a fixar a largura da via tambem em 1^{m},06.»

No projecto ou reconhecimento do engenheiro Machado é que algumas d'estas dimensões foram calculadas com maior amplitude. Assim: a largura da via era de 1^{m},08; a de entrevia, entre as faces internas dos carris, era de 2^{m},11; a da plataforma era de 4^{m},38; e a do balastro era de 2^{m},48.

As differenças quanto a maximo das pendentes e a minimo dos raios de curvas foram muito mais consideraveis, porque o artigo 4.° fixou aquelle em 0^{m},025 e este em 150 metros, emquanto no projecto eram, respectivamente, de 0^{m},015 e 300 metros.

décret y relatif, «dans le but de donner suite à la convention intervenue avec le Transvaal par le protocole du 11 décembre 1875, pour obtenir le prolongement immédiat de ce chemin de fer sur le territoire de la république».

La définition de l'objet de la concession se trouve dans l'article 1er. Les articles 2 à 17 stipulent les conditions techniques auxquelles fut subordonnée la construction, et l'article 18 s'occupe des conditions auxquelles doit satisfaire le matériel roulant.

Parmi les prescriptions techniques, les plus importantes sont celles mentionnées aux articles 3, 4, 14 et 15.

L'article 3 dit:

«La plateforme du chemin de fer au niveau des rails devra avoir, non compris les fossés, une largeur minimum de 3^{m},60 aux remblais et aux tranchées, et de 4 mètres entre les parapets des ponts, des viaducs et des tunnels.

«La largeur de la voie sera de 1^{m},06 dans la partie comprise entre les rails. Là où il y aura double voie, la largeur de l'entrevoie entre les côtés extérieurs des rails aura un minimum de 1^{m},80. La partie supérieure du ballast aura une largeur de 2^{m},10, et l'épaisseur en sera de 0^{m},30 au minimum.»

La soumission du concessionnaire ne faisait point allusion aux conditions techniques de la construction; elle se bornait à fixer également la largeur de la voie à 1^{m},06.

Dans le projet ou les études préliminaires de l'ingénieur Machado, quelques-unes de ces dimensions ont toutefois été calculées plus amplement. Ainsi la largeur de la voie était fixée à 1^{m},08; celle de l'entrevoie entre les bords intérieurs des rails à 2^{m},11; celle de la plateforme à 4^{m},38; et celle du ballast à 2^{m},48.

Les différences concernant le maximum des pentes et le minimum des rayons des courbes étaient beaucoup plus considérables, attendu que l'article 4 fixait ce maximum à 0^{m},025 et ce minimum à 150 mètres, tandis que dans le projet, le premier était de 0^{m},015 et le second de 300 mètres.

O artigo 14.° tratou das condições das obras de arte, determinando que fossem construidas com materiaes de boa qualidade, de pedra, ferro ou tijolo, e com as dimensões que exigissem a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas e a largura do caminho de ferro.

O artigo 15.° prescreveu que os carris e os outros elementos constitutivos da linha ferrea fossem de boa qualidade e segundo os melhores modelos, fixando-se em 20 e 18 kilogrammas, por metro corrente, o peso minimo dos carris, conforme fossem de ferro ou de aço.

Por ultimo, quanto a este ponto capital da construcção, era obrigação essencial consignada no artigo 40.° do contrato, que tudo estivesse prompto, completo e bem acabado, dentro do praso de tres annos, contados da data da approvação dos planos por parte do governo.

O orçamento do projecto fôra elaborado sobre a base de vinte e quatro mezes, mas n'este ponto tambem se optou pelo praso mais largo, que o concessionario solicitára no artigo 6.° da sua proposta.

Quanto ao outro ponto capital, a exploração, são de attender principalmente:

1.° Os artigos 41.° e 48.°, que subordinam, absolutamente, á superior approvação do governo, a abertura total ou parcial do caminho de ferro ao transito publico;

2.° O artigo 45.°, que previne as hypotheses da interrupção total ou parcial da exploração, comminando as penalidades respectivas, que podem ir até á rescisão do contrato, com perda do direito a todas as concessões, para a empreza, e com a faculdade da posse immediata para o governo, sem indemnisação alguma;

3.° O artigo 49.°, pelo qual o governo se reservou a faculdade de fiscalisar a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão; essa faculdade, devendo entender-se nos termos do direito geral applicavel a concessões d'esta natureza, segundo a legislação portugueza, e nos

L'article 14 s'occupait des conditions des travaux d'art et déterminait qu'ils seraient construits avec des matériaux de bonne qualité, en pierre, en fer ou en briques, et qu'ils auraient les dimensions exigées par leur besoin de stabilité, par le volume des eaux et par la largeur de la voie.

L'article 15 établissait que les rails, et autres éléments constitutifs de la voie ferrée seraient de bonne qualité et des meilleurs modèles et fixait le poids minimum, par mètre courant, à 20 kilogrammes pour les rails en fer et à 18 kilogrammes pour ceux en acier.

Enfin, sur ce point essentiel de la construction, il était obligatoire, suivant l'article 40 du contrat, que tout fût prêt et en parfait achèvement dans un délai de trois ans, à partir de la date de l'approbation des plans par le gouvernement.

D'après le projet, la durée des travaux avait été prévue à vingt-quatre mois, mais sur ce point on admit également le délai plus long que le concessionnaire avait sollicité dans l'article 6 de sa soumission.

En ce qui concerne l'autre point capital, l'exploitation, il y a lieu de remarquer notamment que:

1° Les articles 41 et 48 subordonnent essentiellement à l'approbation supérieure du gouvernement l'ouverture totale ou partielle de la ligne au service public;

2° L'article 45 prévoit les hypothèses de l'interruption totale ou partielle de l'exploitation, en stipulant les pénalités à encourir de ce chef, pénalités pouvant entraîner la résiliation du contrat avec perte, pour l'entreprise, de ses droits à toutes les concessions obtenues, et avec faculté, pour le gouvernement, de prendre possession immédiate de la ligne, sans avoir à accorder aucune indemnité;

3° Par l'article 49, le gouvernement s'est réservé la faculté de contrôler l'exploitation de la ligne ferrée pendant toute la durée de la concession. Cette faculté doit se baser sur le droit général applicable aux concessions de cette nature, d'après la législation portugaise, ainsi que sur les règlements

termos dos regulamentos especiaes, que pelo artigo 52.° o governo se reservou o direito de decretar, para execução do proprio contrato.

A este grupo de obrigações pertencem tambem as que especialmente foram designadas nos artigos 29.° a 36.°, quanto a reducção de tarifas para os usos e interesses do governo, serviço dos correios, numero de viagens, composição dos comboios, e usos da linha telegraphica.

As obrigações da empreza, quanto a reparações e conservação, estão claramente definidas nos artigos 24.°, 25.° e 44.°, e são subordinadas ao preceito geral consignado no artigo 19.°, segundo o qual, «todo o caminho, com suas dependencias e material fixo, fica pertencendo, desde a construcção ou collocação na linha, ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e do especial sobre caminhos de ferro.»

Quaes sejam os direitos do governo, correlativos a todas estas obrigações da empreza, escusado é dizel-o, porque seria repetir. Recordaremos sómente, que todas essas obrigações constituiam o fim da empreza, tanto para o concessionario como para o governo, que esse fim era a construcção de um caminho de ferro destinado ao commercio do interior pelo Transvaal, conforme tinha sido pactuado no protocollo de 11 de dezembro de 1875; e que tudo quanto obstasse, contrariasse ou afastasse a consecução d'esse fim, deixaria de ser, de parte a parte, a execução leal e a interpretação *bonâ fide* do contrato.

Quanto a direitos e regalias da empreza, é o assumpto que faz objecto dos artigos 20.°, 21.° e 22.°, com seus numeros e paragraphos. Referem-se:

1.° Aos exclusivos e privilegios;
2.° Aos subsidios para a construcção;
3.° Ás concessões de terrenos;
4.° Ás isenções de impostos.

No primeiro grupo comprehendem-se os direitos exclusivos da construcção e da exploração, durante o praso de noventa e nove

spéciaux que le gouvernement, en vertu de l'article 52, s'est réservé le pouvoir de décréter pour l'exécution du contrat.

A ce groupe d'obligations se rattachent également celles spécialement désignées aux articles 29 à 36, concernant la réduction de tarifs pour les transports du gouvernement, le service de la poste, la marche et la composition des trains, l'usage de la ligne télégraphique.

Les obligations de l'entreprise touchant les réparations et l'entretien se trouvent clairement définies dans les articles 24, 25 et 44 et sont subordonnées à la doctrine générale de l'article 19, d'après laquelle «tout le chemin de fer, avec ses dépendances et son matériel fixe, tombe, à partir de la construction ou de la pose de la ligne, dans le domaine de l'état, pour tous les effets juridiques, aux termes du droit commun et du droit spécial sur les chemins de fer».

Quant aux droits du gouvernement, corrélatifs à toutes ces obligations de l'entreprise, les dire serait une répétition. Nous rappellerons seulement que l'ensemble de ces obligations formait le but de l'entreprise, soit les moyens de l'atteindre tant pour le concessionnaire que pour le gouvernement; que ce but était la construction d'une ligne ferrée destinée au commerce avec l'intérieur par le Transvaal, ainsi que cela avait été convenu dans le protocole du 11 décembre 1875, et que tout acte qui eût empêché, entravé on retardé la réalisation de ce projet, cessait d'être, de part et d'autre, l'exécution loyale et l'interprétation *bonâ fide* de la concession.

Pour ce qui concerne les droits et les avantages accordés à l'entreprise, ils font l'objet des articles 20, 21 et 22, ainsi que de leurs numéros et paragraphes, et se réfèrent:

1° Aux priviléges et prérogatives;
2° Aux subventions pour la construction;
3° Aux concessions de terrains;
4° Aux exemptions d'impôts.

Dans le premier groupe sont compris les droits exclusifs de la construction et de l'exploitation, pendant un délai de quatre-

annos; e a concessão de uma zona privilegiada, dentro da qual o governo ficou impedido de construir ou fazer construir outras linhas ferreas na mesma direcção, sem prejuizo do direito a construir qualquer outra estrada ou canal.

No n.º 6.º do artigo 21.º concede-se á empreza o direito de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e todos os materiaes que forem necessarios para a construcção. Segundo a memoria descriptiva que acompanhou o projecto [1], na zona atravessada pela directriz havia arvoredo cuja madeira podia ter applicação vantajosa para a construcção, especialmente no que toca ás travessas para juncção dos carris. Calculava-se que um terço das travessas, pelo menos, pudesse ser fornecido por este modo na localidade, vindo os outros dois terços, das florestas do estado n'outros sitios, e sendo estas madeiras de maior duração do que o pinho e carvalho, e com a grande vantagem de não serem atacadas pelas termites. Este direito correspondia a um subsidio para a construcção, digno de attenção, se se considerar que o volume de madeira correspondente a cada kilometro de via, só em travessas, regulava por pouco menos de 60 metros cubicos, dadas as dimensões estipuladas. Quanto a outros materiaes, observava a dita memoria, que o fabrico do tijolo era possivel em toda a zona, não sendo frequente a pedra senão depois da ribeira Chicongene, á proporção que a linha se approxima da fronteira. É tambem, desde esse ponto, que havia as maiores e mais dispendiosas obras de arte, sendo a construcção até ahi excepcionalmente facil e corrente.

Os direitos da empreza, quanto a concessões de terrenos, comprehendiam cinco especies distinctas, a saber:

1.ª Todo o terreno do estado em que assentasse a linha e suas dependencias. Era todo o leito da via, ou quasi, porque não houve que expropriar;

[1] Vide serie B, n.º 2.

ving-dix-neuf ans, ainsi que la concession d'une zone privilégiée dans les limites de laquelle le gouvernement ne pouvait construire ni laisser construire d'autres lignes ferrées parallèles, en conservant néanmoins le droit de construction de toute autre route ordinaire ou canal.

Par le nº 6 de l'article 21, l'entreprise est autorisée à extraire des forêts et des propriétés de l'état tous les bois et tous les matériaux nécessaires à la construction. D'après le mémoire descriptif qui accompagna le projet de la ligne [1], la zone traversée par le tracé abondait en arbres, qui pouvaient être appliqués avantageusement à la construction, surtout pour les traverses. On calcule que le tiers, au moins, des traverses pouvait ainsi être trouvé sur place, les autres deux tiers provenant d'autres forêts de l'état. Ces bois résistent plus longtemps que le pin et le chêne et possèdent le grand avantage de n'être pas attaqués par les termites. Ces droits octroyés à l'entreprise équivalaient certes à un subside de construction très appréciable, si l'on tient compte que pour chaque kilomètre de voie il faut employer, uniquement pour les traverses aux dimensions voulues, 60 mètres cubes de bois. Quant aux autres matériaux, le mémoire descriptif faisait remarquer que la fabrication de la brique était possible sur toute la région traversée. La pierre n'existait en abondance qu'après le passage de la rivière de Chicongène, alors que la ligne se rapprochait de la frontière. C'est aussi à partir de cet endroit que les ouvrages d'art devenaient plus importants et plus dispendieux, car la construction jusqu'à ce point était extrêmement facile et tout à fait courante.

Les droits de l'entreprise, relativement aux concessions de terrains, étaient de cinq espèces distinctes, savoir:

1º Tout le terrain de l'état où la ligne et ses dépendances seraient établies. C'était toute, ou presque toute la plateforme de la voie, car il n'y a pas eu d'expropriation;

[1] Voir série B, nº 2.

2.ª Metade de uma zona de 500 metros para cada lado do eixo da via, em lotes que não excedessem a 5 kilometros de comprimento, isto é, 250 hectares por cada lote lateral;

3.ª 100:000 hectares de terrenos baldios, nos dois districtos de Lourenço Marques e Inhambane, com direito ás explorações mineiras respectivas, sendo a distribuição feita em lotes não excedentes a 2:500 hectares cada um;

4.ª Um kilometro quadrado no ponto *terminus* da linha, para construcção do caes e da estação;

5.ª Uma porção de terreno em qualquer das ilhas da bahia, para construcção de depositos, armazens e mais dependencias, não devendo, em caso algum, semelhante cessão abranger a superficie total da ilha escolhida para esse effeito.

Nos termos do § 7.º do artigo 21.º, estas concessões ficaram subordinadas á legislação especial que regula este assumpto, devendo ter-se por nullas, *ipso facto,* se a empreza não concluisse o caminho, nos termos do contrato.

As isenções dos impostos referiam-se aos seguintes pontos: á exploração mineira; ao caminho de ferro; e á importação de todo o material necessario para a construcção ou para a exploração. De facto, correspondia este privilegio ás isenções do imposto de minas, do imposto de transito, do imposto directo sobre a industria e sobre a propriedade do caminho de ferro, e dos direitos de importação sobre o material, sendo aquellas isenções pelo praso da concessão, e esta ultima por quinze annos. Estas isenções constituiam tambem um valioso subsidio indirecto, sendo n'este ponto e no da concessão da zona de respeito que se exorbitou das auctorisações legislativas contidas nas leis de 12 e 20 de abril de 1876.

Para complemento d'esta resenha das capitaes disposições da concessão, resta-nos tão sómente alludir a algumas disposições que constituem a sancção da propria concessão, das quaes teremos de nos occupar mais detidamente no logar proprio. Refe-

2° La moitié d'une zone de 500 mètres de chaque côté de l'axe de la voie, en lots ne dépassant pas 5 kilomètres de longueur, c'est-à-dire 250 hectares pour chaque lot latéral;

3° 100:000 hectares de terrains en friche, dans les deux districts de Lourenço Marques et d'Inhambane, avec faculté d'en exploiter les mines cas échéant; la distribution de ces terrains étant faite en lots de 2:500 hectares chacun au maximum;

4° Un kilomètre carré au point terminus de la ligne pour la construction du quai et de la gare;

5° Une portion de terrain sur un des îlots de la baie, pour la construction de dépôts, magasins et autres dépendances, cette cession ne devant en aucun cas s'étendre à toute la surface de l'île choisie á cet effet.

Aux termes du § 7 de l'article 21, ces concessions étaient assujetties à la législation spéciale qui règle cette matière. Elles devaient, *ipso facto,* être considérées comme nulles et non avenues, si l'entreprise ne terminait pas la ligne aux termes du contrat.

Les exemptions d'impôts s'étendaient à l'exploitation minière, à la ligne ferrée et à l'importation de tout le matériel nécessaire pour la construction ou l'exploitation. Ce privilège correspondait, en réalité, aux exemptions de l'impôt sur les mines, de celui de transit, de l'impôt direct sur l'industrie et la propriété du chemin de fer, et des droits d'importation sur le matériel: les premières étant limitées à la période de la concession et la dernière à une durée de quinze ans. Ces exemptions constituaient également un subside indirect important. C'est sur ce point, ainsi que sur celui de la concession de la zone privilégiée, que la concession a outrepassé les autorisations législatives contenues dans les lois des 12 et 20 avril 1876.

Pour compléter cet exposé des principales clauses de la concession, il nous reste à faire allusion à quelques dispositions qui constituent la sanction des engagements pris, dispositions dont nous aurons à nous occuper plus largement en leur lieu

rimo-nos ao direito de rescisão, como penalidade e como faculdade; á legislação que ficou regulando o assumpto; e á jurisdicção que se estabeleceu para resolução das pendencias d'elle emergentes.

O direito de rescisão está reconhecido, como principio geral em materia de contratos, em todas as legislações dos paizes cultos, desde que os contratos laborem em nullidade, ou por incapacidade dos contrahentes, ou por erro de consentimento, quer de direito, quer de facto. Não é d'estes casos de rescisão que trata a concessão, mas sim da rescisão como pena comminatoria contra a empreza, e como faculdade que o governo se reservou.

Passados trinta e cinco annos do praso para a conclusão da linha, o artigo 38.° dá ao governo a faculdade de resgatar a concessão do caminho de ferro, mediante o preço correspondente ao rendimento liquido da exploração, calculado e determinado nos termos do mesmo artigo.

O direito de rescisão, por auctoridade propria do governo e como penalidade para a empreza, está expressamente consignado nos artigos 42.° a 45.°, com ou sem compensação para a empreza, conforme os casos. Os casos são:

1.° Não se fazerem as obras em escala proporcional á sua extensão;

2.° Não se concluirem no praso fixado;

3.° Faltar-se ao cumprimento das condições estipuladas;

4.° Recusar-se ás decisões arbitraes, no caso d'ellas;

5.° Faltas no cumprimento das obrigações relativas á conservação da linha, ás devidas reparações que forem necessarias, e ás requisições do governo n'esse sentido, se d'ahi resultar interrupção total ou parcial da exploração.

A applicação da legislação portugueza, com exclusão de qualquer outra, bem como a jurisdicção dos tribunaes portuguezes

et place. Nous voulons parler de la résiliation à titre de pénalité ou de faculté, ainsi que de la législation qui peut être invoquée sur ce sujet et de la juridiction établie pour résoudre les litiges auxquels donnerait lieu son exécution.

Le droit de résiliation est reconnu comme principe général, en matière de contrat, dans la législation de tous les pays civilisés toutes les fois que les contrats sont viciés, soit par suite d'incapacité des contractants, soit que l'acceptation d'une des parties soit le résultat d'une erreur, de fait ou de droit. Ce ne sont point ces cas de résiliation que la concession envisage, mais bien la résiliation comme peine comminatoire contre l'entreprise et comme faculté que le gouvernement s'est réservée.

L'article 38 accorde au gouvernement, à partir des trent-cinq premières années de la date du délai fixé pour l'achèvement de la ligne, le droit de racheter la concession du chemin de fer, moyennant un prix correspondant au produit net de l'exploitation, prix calculé et déterminé suivant les termes de ce même article.

Le droit que le gouvernement se réserve de résilier de sa propre autorité et comme pénalité pour l'entreprise, est expressément défini dans les articles 42 à 45, avec ou sans compensation pour la même entreprise, suivant les cas, savoir:

1° Si les travaux ne sont pas effectués sur une échelle proportionnée à leur extension;

2° S'ils ne sont pas achevés dans le délai fixé;

3° Si les clauses stipulées et convenues ne sont pas observées;

4° S'il y a refus de soumission à l'arbitrage, dans les cas où il est prévu;

5° S'il y a défaut d'exécution des engagements relatifs à l'entretien de la ligne, aux réparations nécessaires exigées par le gouvernement, et qu'il résulte, de ce chef, une interruption totale ou partielle de l'exploitation.

L'application de la loi portugaise, avec exclusion de toute autre, ainsi que la juridiction des tribunaux portugais pour cette

para essa applicação, é assumpto especialmente previsto, tanto quanto ao objecto, em diversos artigos, como quanto aos contratantes, nos artigos 50.º e 51.º

Todos os direitos e obrigações do concessionario tinham de passar para uma sociedade anonyma com a sua séde em Lisboa; e qualquer que fosse a nacionalidade dos accionistas, ou das pessoas com quem a companhia tratasse, as questões emergentes do contrato para com o estado, teriam de ser decididas por tribunaes portuguezes e segundo a legislação portugueza.

O preceito, alem d'isso, não carecia de ser expresso no contrato, porque é principio absoluto estabelecido na legislação especial sobre caminhos de ferro em Portugal.

O decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864 diz expressamente no artigo 25.º[1]:

«As emprezas de caminhos de ferro, qualquer que seja a nacionalidade dos seus socios, accionistas ou interessados, ficam sujeitas aos tribunaes portuguezes, administrativos, civis, criminaes ou commerciaes; e os direitos e obrigações d'ellas, que n'este decreto não são expressos, se regularão pelo direito civil e commercial que lhes for applicavel, e pelas clausulas do respectivo contrato.

«§ unico. A disposição d'este artigo não prejudica o que nos contratos se estipular sobre o modo e tribunal para resolver as questões a respeito da intelligencia e execução dos mesmos contratos.»

A resalva d'este paragrapho tem applicação no presente caso, porque o artigo 53.º da concessão estabeleceu a jurisdicção arbitral para resolução de todas as questões que se suscitassem entre o governo e a empreza ácerca da execução da mesma concessão.

Um tribunal de cinco membros, dois escolhidos pelo governo e dois pela empreza,

[1] Serie T n.º 2.

application, est une question spécialement prévue. Plusieurs articles en parlent au point de vue de l'objet même de la concession, et les articles 50 et 51 s'y réfèrent en ce qui concerne les contractants.

Tous les droits et toutes les obligations du concessionnaire devaient être transférés à une société anonyme ayant son siége à Lisbonne. Quelle que fût la nationalité des actionnaires ou des personnes traitant avec la compagnie, les différends relatifs à la concession surgissant avec le gouvernement devaient être tranchés par les tribunaux portugais et d'après les lois portugaises.

Cette doctrine d'ailleurs n'avait pas besoin d'être exprimée par un texte précis, car elle constitue un principe absolu établi dans la législation spéciale sur les chemins de fer en Portugal.

Le décret ayant force de loi du 31 décembre 1864 stipule expressément à l'article 25[1]:

«Les entreprises de chemin de fer, quelle que soit la nationalité de leurs sociétaires, actionnaires ou intéressés, seront assujetties aux tribunaux portugais administratifs, civils, criminels ou commerciaux, et les droits et obligations non désignés dans le présent décret seront réglés d'après le droit civil et commercial qui leur est applicable et suivant les clauses des contrats intervenus entre les parties.

«§ unique. Les dispositions du présent article ne sauraient invalider ce qui sera stipulé dans ces contrats, quant à la procédure et au tribunal à choisir pour résoudre les questions relatives à l'interprétation et à l'exécution des mêmes contrats.»

La réserve de ce paragraphe s'applique au cas présent, puisque l'article 53 de la concession a établi la juridiction arbitrale pour résoudre toutes les questions soulevées entre le gouvernement et l'entreprise au sujet de cette même concession.

L'autorité chargée d'exercer cette juridiction était un tribunal composé de cinq

[1] Série T nº 2.

sendo o quinto por accordo, ou pelo supremo tribunal de justiça na falta de accordo, seria a entidade encarregada de exercer tal jurisdicção.

O homem põe e Deus dispõe, diz o proloquio popular, para significar a contingencia das cousas humanas. Quem diria ao governo portuguez que teria de litigar, não com a concessionaria, mas com outros, e que teria de o fazer perante um tribunal estrangeiro!

Mas o proloquio quer dizer que acima das previsões humanas está o juizo de Deus, que é a verdade e a justiça na sua mais elevada expressão; e o governo portuguez, certo de que não encobre a verdade, sejam quaes forem os litigantes, tem rasões de sobra para confiar na justiça da sua causa, como confia na imparcial rectidão com que ha de ser proferido o julgamento pelo venerando tribunal que a Providencia lhe deparou.

membres, dont deux désignés par le gouvernement, deux autres par l'entreprise et le cinquième nommé d'un commun accord par les parties, ou par le tribunal suprême de justice (cour de cassation), en cas de désaccord.

L'homme propose et Dieu dispose, dit un adage populaire, pour expliquer l'incertitude des choses humaines. Qui pouvait prévoir que le gouvernement portugais aurait à plaider en arbitrage, non point contre la partie qui s'était engagée vis-à-vis de lui, mais contre des tiers, et que la cause serait portée devant un tribunal étranger!

Mais l'adage veut dire qu'au-dessus des prévisions humaines il y a le jugement de Dieu, qui est la plus pure expression de la vérité et de la justice. Et le gouvernement portugais, fort de sa bonne foi et de son droit, quelles que soient les parties plaidantes contre lui, a toute raison de se fier à la justice de sa cause, de même qu'il a toute confiance dans la rectitude et l'impartialité qui présideront à l'arrêt du respectable tribunal appelé à statuer sur le présent litige.

CAPITULO II

Da execução do artigo 38.º

SUMMARIO

Obrigações e direitos das emprezas quanto a planos e traçados dos caminhos de ferro concedidos.—Prasos que se estabeleceram quanto a esta concessão de harmonia com a proposta do concessionario.—Rasões da insufficiencia do ante-projecto que existia.—Como foi desaproveitado o primeiro praso de quarenta dias.—Terminava a 23 de janeiro e o engenheiro partiu a 21.—Providencias do ministro para que se fornecessem a esse engenheiro todos os esclarecimentos.—O engenheiro Machado vem expressamente de Pretoria a Lourenço Marques para esse effeito.—Seu desapontamento, sabendo que o engenheiro da empreza não tinha trazido os planos.—Suas informações em officio de 4 de abril de 1884.—O concessionario pede prorogação do praso em officio de 28 d'esse mez.—É-lhe concedida, por portaria de 2 de maio, até 2 de julho.—Comparação entre as cartas do concessionario em 27 de abril e 27 de junho.—As chuvas foram um pretexto.—O governo tinha fundamento legal para rescindir a concessão.—O concessionario adopta como definitivo o ante-projecto do governo.—Alterações que propõe na carta de 27 de junho.—Analyse d'essas alterações e demonstração da falta de criterio com que foram apresentadas.—Propõe para quatro capitulos do orçamento uma reducção até quantia equivalente ao que estava orçado para um só capitulo.—O motivo real d'este pedido estava na indicação final da carta.—Liberdade de curvas e de rampas; para que se pediu e como se justificou.—Abstrusa e capciosa allegação de um desnivel de 60 metros na juncção das duas linhas na fronteira.—Informação da repartição em 12 de julho.—Considerações sobre este assumpto.—A alteração quanto á largura da via.—Era contra o contrato e contra o projecto.—O concessionario pretende justifical-a como necessidade de harmonisar a largura das duas linhas.—Extraordinaria incongruencia d'este pedido.—Outras alterações propostas.—Considerações sobre o resultado da execução dada ao artigo 38.º—Perderam-se dez mezes sem vantagem alguma para os effeitos legitimos da concessão.

CHAPITRE II

Exécution de l'article 38

SOMMAIRE

Droits et obligations des entreprises par rapport aux plans et aux tracés des chemins de fer accordés.—Délais établis dans cette concession, conformément à la soumission du concessionnaire.—Motifs de l'insuffisance de l'avant-projet existant.—Comme on a negligé de profiter du premier délai de quarante jours.—Ce délai a expiré le 23 janvier et l'ingénieur est parti le 21.—Mesures du ministre pour qu'il fût fourni à cet ingénieur tous renseignements —L'ingénieur Machado vient exprès de Pretoria à Lourenço Marques dans ce but.—Son désappointement en apprenant que l'ingénieur de l'entreprise n'avait point apporté les plans.—Ses informations par lettre du 4 avril 1884.—Le concessionnaire demande la prorogation du délai, par lettre du 28 du même mois.—On la lui accorde jusqu'au 2 juillet, par arrêté du 2 mai.—Comparaison des lettres du concessionnaire, du 27 avril, et du 27 juin.—Les pluies ont servi de prétexte.—Le gouvernement avait un fondement légal pour annuler la concession.—Le concessionnaire adopte comme définitif l'avant-projet du gouvernement.—Modifications qu'il y propose dans la lettre du 27 juin.—Analyse de ces modifications, où l'on démontre le manque de discernement qu'il y a eu en les présentant.—Il propose pour quatre chapitres du devis une réduction jusqu'à concurrence de la somme prévue pour tout un chapitre.—Le vrai motif de cette demande se trouve dans le § final de la lettre du 27 juin.—Liberté dans la fixation des courbes et des rampes, pourquoi elle a été demandée, et comment elle se justifie.—Allégation abstruse et captieuse d'une différence de niveau de 60 mètres dans la jonction des deux lignes, à la frontière.—Rapport officiel du 12 juillet—Considérations sur cette affaire.—Modification quant à la largeur de la voie.—La demande était en opposition au contrat et au projet.—Le concessionnaire cherche à la justifier par la nécessité de régulariser la largeur des deux lignes.—Absurdité inouïe de cette demande.—D'autres modifications proposées.—Considérations sur l'exécution qu'a eu l'article 38.—Il a été perdu dix mois sans le moindre avantage pour les buts légitimes de la concession.

STANFORD LIBRARY

CAPITULO II

Da execução do artigo 38.º

Dentro de quarenta dias depois da assignatura do contrato, devia o concessionario enviar a Lourenço Marques um engenheiro, especialmente encarregado de examinar sobre o terreno o traçado estudado pelo engenheiro Machado, a fim de propor as variantes ou alterações de que carecesse.

Esta obrigação do contrato era duplamente recommendavel, porque não seria justo, nem está nos usos, impor ás emprezas de obras d'esta natureza a execução immediata dos projectos, por mais bem estudados que fossem, sem previo exame do terreno por parte das mesmas emprezas; nem seria justificavel, ou conforme aos fins e intuitos das partes n'estes contratos, dispensar as emprezas da responsabilidade pelos planos das obras, e das despezas ou encargos a que tal responsabilidade possa obrigar.

Se ha estudos anteriores e projectos já feitos, tanto melhor para os concessionarios que, n'esse caso, pouca despeza terão a fazer, porque o seu trabalho se limita a simples verificação da exactidão e conveniencia do traçado sobre o terreno; se os não ha, o encargo é muito maior e o trabalho muito mais demorado, porque o projecto definitivo de um caminho de ferro, sobretudo em regiões afastadas, desconhecidas e inexploradas, onde os elementos para estes trabalhos escasseiam, é negocio de seria consideração a ter em conta.

Em qualquer das hypotheses, porém, o

CHAPITRE II

Exécution de l'article 38

Dans un délai de quarante jours à partir de la signature du contrat, le concessionnaire devait envoyer à Lourenço Marques un ingénieur, spécialement chargé d'examiner sur le terrain le tracé étudié par l'ingénieur Machado, afin de proposer les variantes ou modifications qu'il jugerait nécessaires d'y introduire.

Cette clause du contrat était doublement importante, car il n'eût pas été juste et il n'est pas d'usage d'imposer aux entreprises d'ouvrages de cette nature l'exécution immédiate des projets, si bien étudiés qu'ils soient, sans un examen préalable du terrain par ces mêmes entreprises. Il n'eût pas été, non plus, équitable, ni conforme au but et aux intentions des parties, de décharger les entreprises de la responsabilité des plans des travaux ou des charges et dépenses à elles imposées de ce chef.

S'il existe des études antérieures et des projets déjà effectués, tant mieux pour les concessionnaires, qui, dans ce cas, auront peu de frais à supporter, puisque leur travail se borne à la simple vérification sur le terrain de l'exactitude et des avantages du tracé. Si les études n'ont pas été opérées, la charge est plus lourde et le travail bien plus long, attendu que le projet définitif d'un chemin de fer, surtout dans des régions lointaines, inconnues et inexplorées,où les éléments nécessaires font défaut, devient une question sérieuse dont il y a lieu de tenir compte.

Dans n'importe laquelle de ces hypothè-

principio geralmente adoptado, é que, como n'este contrato se estipulou, a responsabilidade pelos planos e projectos compete ás emprezas, salvo o direito de approvação por parte dos governos.

Os estudos do engenheiro portuguez tinham sido feitos, como vimos, n'uma má epocha do anno e no curto periodo que decorre de 4 de outubro a meiado novembro. Em pouco mais de um mez, fez o reconhecimento, não só d'este traçado, mas do outro pela portella da Matalha, o que corresponde a cerca de 130 kilometros de traçado. Ainda para os mais inexperientes n'esta ordem de trabalhos, não deixará de ser evidente, que não era possivel fazer projectos definitivos em tão curto espaço de tempo. O que havia, portanto, era um reconhecimento, organisado em fórma de ante-projecto, e acompanhado de elementos mais detalhados, que o mesmo engenheiro tinha proposto quanto ao traçado mais completo pelo valle do Umbeluse, visto que o novo traçado se subordinava a analogas condições technicas e economicas.

Para o exame d'este traçado, cujos cadernos, plantas, memorias e mais dependencias foram entregues ao concessionario, e para a organisação do projecto definitivo, fixou o contrato mais cem dias alem dos quarenta, devendo dentro d'esse segundo praso submetter se á approvação do governo o projecto.

Convem advertir que tanto um como outro praso foram fixados de harmonia com as propostas do concessionario.

Do modo como isto foi entendido e executado, tratam os documentos collecionados na serie D, de que vamos fazer menção.

O praso de quarenta dias, dentro do qual o concessionario devia mandar o seu engenheiro a Lourenço Marques, terminava a 23 de janeiro de 1884.

O concessionario deixou correr quasi todo o praso, e só em 21 de janeiro é que expediu um telegramma de Londres ao ministro da marinha, informando-o de que o engenheiro

ses, le principe généralement adopté consiste, comme la présente concession le stipule, en ce que la responsabilité des plans et des projets incombe aux entreprises, sous réserve du droit d'approbation par le gouvernement.

Les études de l'ingénieur portugais avaient eu lieu à une mauvaise époque de l'année et dans la courte période qui s'écoule du 4 octobre à la mi-novembre. Dans le délai d'un mois environ, il fit la reconnaissance, non seulement du tracé adopté, mais aussi de l'autre par les gorges de Matalha, ce qui correspond à une extension d'environ 130 kilomètres. Les gens les plus inexpérimentés dans ce genre de travaux seront forcés de reconnaître qu'il était impossible d'élaborer un projet définitif en aussi peu de temps. Ce qui existait donc était une reconnaissance ou avant-projet, accompagné d'observations minutieuses, que le même ingénieur avait présentées relativement au tracé plus complet par la vallée de l'Umbeluse, le nouveau tracé étant subordonné aux mêmes conditions techniques et économiques.

Pour l'examen de ce tracé, dont les cahiers, plans, mémoires et autres pièces furent livrés au concessionnaire, ainsi que pour l'organisation du projet définitif, la concession fixait un surplus de cent jours en dehors des quarante, le projet devant être soumis à l'approbation du gouvernement dans les limites de ce second délai.

Il y a lieu de faire remarquer que l'un et l'autre de ces délais furent fixés d'accord avec les propositions du concessionnaire.

Les documents recueillis dans la série D, et dont nous allons faire mention, indiquent la manière dont ces dispositions furent comprises et exécutées.

Le délai de quarante jours, dans lequel le concessionnaire devait envoyer son ingénieur à Lourenco Marques, prit fin le 23 janvier 1884.

Le concessionnaire le laissa s'écouler presque complètement, car ce ne fut que le 21 janvier qu'il expédia de Londres un télégramme au ministre de la marine, l'in-

tinha partido [1]. O ministro informou immediatamente d'este facto o governador de Moçambique, ordenando-lhe que assim o communicasse para Lourenço Marques e ao engenheiro Machado [2]. Por esse tempo, estava este em Pretoria, dando conta dos estudos do primeiro troço da linha no Transvaal. Recebendo lá a noticia da partida do engenheiro da empreza, «apressou-se em voltar ao litoral para fornecer a esse engenheiro todos os esclarecimentos de que elle devia carecer, e acompanhal-o n'uma visita ao terreno se tanto fosse necessario [3]».

Vimos já (parte I, capitulo III *in fine)*, que um dos esclarecimentos fornecidos ao engenheiro se referia á ultima secção, que acabava de ser estudada conjunctamente com o primeiro troço da linha transvaaliana.

Parece, porém, que apenas se tinha tratado do cumprimento de uma formalidade, porque o engenheiro nem sequer tinha levado comsigo os projectos e planos do caminho. O engenheiro Machado, verificando isso ao chegar a Lourenço Marques, em 13 de março, concluiu que a empreza não pensava em dar andamento algum aos trabalhos n'aquelle anno, visto protrahir por tal modo o estudo consciencioso da parte technica do assumpto. É o que informou para Lisboa, em officio de 4 de abril, recebido a 14 de maio, acrescentando informações bem pouco animadoras, quanto ao conceito em que no Transvaal era tido o concessionario [4].

No emtanto, como o praso total para a apresentação do projecto definitivo terminava em 3 de maio, o concessianario requereu em 28 de abril, e foi-lhe concedida por portaria de 2 de maio, uma prorogação de sessenta dias, que vinham a findar em 2 de julho [5].

[1] Serie D, n.º 1.
[2] Serie D, n.º 2.
[3] Serie B, n.º 5, pag. 49, alinea 2.ª
[4] Serie D, n.º 3.
[5] Serie D, n.ºs 4, 5 e 6.

formant que l'ingénieur était parti [1]. Le ministre en avisa immédiatement le gouverneur de Moçambique, en lui ordonnant d'en faire part aux fonctionnaires de Lourenço Marques et à l'ingénieur Machado [2]. Ce dernier se trouvait alors à Pretoria pour rendre compte des études du premier tronçon de la ligne du Transvaal. Lorsqu'il y apprit la nouvelle du départ de l'ingénieur de l'entreprise, «il s'empressa de revenir au littoral pour fournir à cet ingénieur tous les renseignements dont il aurait besoin, et l'accompagner dans une visite sur les lieux, si cela necessaire [3].»

Nous avons déjà vu (1ère partie, chapitre III *in fine)* que l'un des renseignements fournis à l'ingénieur se référait à la dernière section, qui venait d'être étudiée, simultanément avec le premier tronçon de la ligne transvaalienne.

Il semble toutefois qu'on avait voulu simuler uniquement l'accomplissement d'une formalité, car l'ingénieur n'avait même pas emporté avec lui les projets et les plans du chemin. Lorsque mr. Machado s'en assura, à son arrivée à Lourenço Marques le 13 mars, il en conclut que l'entreprise ne songeait nullement à commencer les travaux cette année, puisqu'elle faisait ainsi trainer en longueur l'étude consciencieuse de la partie technique de la question. C'est là ce que mr. Machado écrivit à Lisbonne dans sa lettre du 4 avril, reçue le 14 mai, à laquelle il ajouta des informations bien peu encourageantes, touchant la réputation qu'avait le concessionnaire au Transvaal [4].

Néanmoins, comme le délai total pour la présentation du projet définitif expirait le 3 mai, le concessionnaire sollicita le 28 avril une prorogation de soixante jours, soit jusqu'au 2 juillet, laquelle lui fut accordée par arrêté ministériel du 2 mai [5].

[1] Série D, nº 1.
[2] Série D, nº 2
[3] Série B, nº 5, pag. 49, alinéa 2e
[4] Série D, nº 3.
[5] Série D, nºs 4, 5 et 6.

Para fundamento d'esse pedido, invocava-se o artigo 43.º do contrato sobre casos de força maior, allegando-se que, por motivo de grandes e excepcionaes inundações, não fôra possivel, até ás ultimas noticias, a conclusão dos estudos sobre o terreno.

Chamâmos a attenção para estes documentos, em comparação do subsequente officio do concessionario em data de 27 de junho [1].

Em 28 de abril diz-se, que o engenheiro partira, levando comsigo os planos, e que só por motivo das chuvas torrenciaes é que se não concluiram os estudos sobre o terreno, tanto mais que tambem por igual motivo se demorára o encontro do engenheiro da empreza com o engenheiro portuguez.

Em 27 de junho confessa-se, que o engenheiro partiu sem os planos, que estes foram remettidos pelo correio, depois de dois mezes gastos em tirar-lhes as copias, e que o engenheiro por motivo de doença não pudéra percorrer o terreno. Ainda se fala no contratempo das chuvas e das inundações, como se, em caso de as não ter havido, tivesse sido possivel proceder a algum trabalho de campo, faltando o projecto!

A verdade é que as chuvas foram um pretexto e a prorogação uma primeira prova da benevolencia de que o governo usou para com a empreza. Pretexto, porque se allegou um motivo apparente e se occultou o motivo real, que era a falta de remessa dos planos; benevolencia, porque o ministro poderia ter rescindido o contrato, se quizesse aguardar as informações que estavam a caminho, e que recebeu doze dias depois, em que o engenheiro Machado, sem se referir ao impedimento das chuvas, lhe dizia claramente que o engenheiro fôra ali cumprir meramente uma formalidade. Não era executar o artigo 38.º, mandar o engenheiro dentro de quarenta dias e guardar a remessa

[1] Serie D, n.º 7.

A l'appui de sa demande, il invoquait l'article 43 du contrat relatif aux cas de force majeure, en alléguant que des inondations exceptionelles n'avaient point permis, jusqu'à la date des dernières nouvelles, l'achèvement des études sur le terrain.

Nous appelons l'attention sur ces documents en regard de la lettre subséquente du concessionnaire en date du 27 juin [1].

Le 28 avril, le concessionnaire avisait que l'ingénieur était parti emportant les plans et que les pluies torrentielles seules avaient empêché l'achèvement des études sur le terrain, d'autant plus que la même raison avait été la cause du retard dans la rencontre de l'ingénieur de l'entreprise avec l'ingénieur portugais.

Le 27 juin, le concessionnaire avoue que l'ingénieur était parti sans les plans, que ceux-ci avaient dû être expédiés par la poste, au bout de deux mois employés à en tirer les copies, et que l'ingénieur, pour cause de maladie, s'était vu dans l'impossibilité de parcourir le terrain. Le prétexte des pluies et des inondations est encore invoqué, comme s'il eût été possible, même des travaux sur le terrain, de procéder à avec un temps favorable, sans posséder le projet!

La vérité est que les pluies ont servi d'excuse pour la prorogation et que celle-ci fut une première preuve de la bienveillance dont le gouvernement portugais usa vis-à vis de l'entreprise. C'était, d'un côté, un prétexte et puisqu'on alléguait un motif apparent, et que l'on déguisait le motif réel, lequel n'était autre que le non envoi des plans. C'était d'un autre côté un acte de condescendance de la part du gouvernement portugais, attendu que le ministre aurait pu résilier le contrat, s'il avait voulu attendre l'arrivée des informations déjà en route, et qui ne lui parvinrent que douze jours plus tard, informations où l'ingénieur Machado, sans faire allusion à l'empêchement causé par

[1] Série D, nº 7.

dos planos para quarenta, ou mais dias, depois.

Tudo isto termina pela adopção do projecto Machado, como projecto definitivo, propondo-se alterações que, pelo menos, tiveram a vantagem para a empreza de se espaçar por algum tempo a approvação dos planos, e a consequente dilação do praso para a construcção.

A primeira alteração está confusamente exposta no officio de 27 de junho; e convem explical-a, para se aquilatar o criterio com que o concessionario, já então emprezario constructor, se propunha fazer a construcção [1].

Dizia-se, que o orçamento do projecto fixava, por um lado, £ 19:000 para material circulante, e, por outro lado, £ 14:000 para as estações.

No entender do concessionario, o governo teria interesse em auctorisar a companhia a gastar no artigo estações, o que entendesse, levando-se á conta do outro artigo a differença. Assim, lembrava, que para estações poderia bastar £ 2:000, embora a cifra do capital circulante se elevasse a £ 30:000.

De facto, o orçamento do projecto [2] calculava a despeza a fazer com o material circulante em £ 19:000 proximamente, porque 83:410$000 réis corresponde a £ 18:535; mas, quanto á outra verba de £ 14:000, é necessario agrupar, nada menos do que quatro capitulos do orçamento, para se chegar a tal cifra. São as verbas dos seguintes capitulos, com a sua equivalencia em libras sterlinas pelo cambio normal:

[1] Serie E, n.° 4.
[2] Serie B, pag. 29.

les pluies, déclarait nettement que la présence de l'ingénieur à Lourenço Marques n'avait été qu'une simple formalité. Ce n'était pas en effet exécuter l'article 38 du contrat, que d'envoyer l'ingénieur dans le délai de quarante jours et ajourner la remise des plans pendant quarante autres jours ou même davantage.

Tous ces incidents amenèrent l'adoption du projet Machado comme projet définitif. Il y fut proposé des modifications qui, du moins, eurent pour l'entreprise l'avantage de retarder pendant quelque temps l'approbation des plans, et partant, de prolonger le délai de construction.

La première modification est énoncée d'une manière confuse dans la lettre du 27 juin, et il y a lieu de l'éclaircir pour bien mettre en relief le système d'après lequel le concessionnaire, devenu alors entrepreneur constructeur, se proposait d'effectuer la construction [1].

Il était dit que le devis du projet prévoyait d'un côté £ 19:000 pour le matériel roulant, et de l'autre £ 14:000 pour les gares.

Au dire du concessionnaire, le gouvernement avait intérêt à autoriser la compagnie à dépenser dans l'article stations ce qu'elle jugerait opportun, en portant la différence au compte de l'autre article. Ainsi, il était d'avis que, pour les stations, £ 2:000 suffiraient, auquel cas la dépense pour le matériel roulant s'élèverait à £ 30:000.

Effectivement, d'après les calculs du projet [2], la dépense à effectuer pour le matériel roulant s'élevait à environ £ 19:000, attendu que 83:410$000 réis équivalent à £ 18:535; mais quant à l'autre somme de £ 14:000, il faut grouper quatre chapitres du devis pour atteindre ce chiffre. Ce sont les montants des chapitres ci-dessous avec leur équivalence en livres sterling au change normal:

[1] Série E, n° 4
[2] Série B, page. 29.

	Réis	£
Capitulo IV, obras accessorias	3:234$000	718
» V, edificios	48:800$000	10:844
» VII, alimentação de machinas	3:300$000	733
» VIII, telegraphos	8:585$000	1:907
Total	63:919$000	14:202

De modo que, a alteração, singelamente recommendada como favoravel aos interesses publicos, consistia em se reduzir a somma d'estes quatro capitulos a tanto, quanto se tinha julgado necessario para o estabelecimento do telegrapho electrico!

Note-se agora, que no final do officio tambem singelamente se pergunta, se a caução poderá ser levantada quando se tiver comprado material até á concorrencia de £ 30:000: «*Am I to understand that when I have purchased material to the amount of £ 30:000 that the caution money deposited with the government is to be returned?*»

Na segunda alteração pedia-se, que o governo concedesse á companhia o direito absoluto de estabelecer as rampas e as curvas, como bem lhe parecesse *(without consultation)*.

O pedido era de tal ordem, que só uma rasão muito extraordinaria o podia determinar e dar-lhe apparencias de alguma plausibilidade, se é que a podia haver. Achou-se essa rasão; e era ter constado á ultima hora *(is now reported)* que na juncção das duas linhas, a portugueza e a do Transvaal, havia, segundo os projectos, uma differença de nivel de 60 metros. Sem alterações radicaes nos projectos, esta differença só se poderia vencer por meio de um plano inclinado na juncção; e como essas alterações no plano não se podiam fazer sem ser conhecida a secção longitudinal da linha do Transvaal, o unico remedio estava na alteração proposta.

Note-se, que o engenheiro Machado foi o auctor dos dois traçados, e que, tendo concluido o primeiro troço do relativo ao Transvaal, veiu expressamente de Pretoria a Lourenço Marques para se encontrar com

	Réis	£
Chapitre IV, ouvrages accessoires	3:234$000	718
» V, bâtiments	48:800$000	10:844
» VII, alimentation des machines	3:300$000	733
» VIII, télégraphes	8:585$000	1:907
Total	63:919$000	14:202

En sorte que, le changement, uniquement recommandé comme favorable aux intérêts publics, avait pour but de réduire le total de ces quatre chapitres à la somme que l'on avait estimé nécessaire pour l'établissement du télégraphe électrique!

Il faut remarquer maintenant, qu'à la fin de la lettre précitée il est demandé en toute simplicité si le cautionnement pourra être retiré lorsqu'il aura été acheté du matériel jusqu'à concurrence de £ 30:000. «Dois-je comprendre que, lorsque j'aurais acheté du matériel jusqu'à concurrence de £ 30:000, le cautionnement versé au gouvernement sera remboursé?»

Par la seconde demande de changement, on proposait que le gouvernement accordât à la compagnie le droit absolu d'établir les rampes et les courbes comme bon lui semblerait *(without consultation)*.

Pour rendre plausible une pareille demande, si toutefois cela était possible, il fallait trouver un motif réellement exceptionel. Ce motif fut bientôt trouvé: on prétendit avoir constaté à la dernière heure *(is now reported)* qu'à la jonction de la ligne portugaise avec celle du Transvaal, il y avait une différence de niveau de 60 mètres. A moins d'une modification radicale dans les projets, cette différence ne pouvait être surmontée qu'au moyen d'un plan incliné à la jonction, et comme le projet de cette modification ne pouvait se faire sans connaître la section longitudinale de la ligne du Transvaal, le seul moyen de remédier à cet inconvénient était d'accorder la faculté demandée par le concessionnaire.

Il y a lieu de remarquer que l'ingénieur Machado était l'auteur des deux tracés, et que, avant de terminer le premier tronçon du tracé du Transvaal, il vint exprès de Pretoria à Lourenço Marques pour avoir

o engenheiro da empreza e dar-lhe todos os esclarecimentos sobre os mesmos traçados.

Ora, realmente, de duas uma: ou o concessionario ouviu o seu engenheiro sobre o projecto, ou o não ouviu. Se ouviu, como acreditar que semelhante absurdo se pudesse dar, sabendo-se que os dois projectos eram do mesmo auctor e que este já conferenciára com o engenheiro da empreza?

No caso contrario, como explicar o abandono, não só de estudos, mas até das mais rudimentares informações, sobre um ponto tão importante para a execução do contrato?

Era notorio, por essa epocha, para os que se occupavam da questão d'este caminho de ferro, que o engenheiro portuguez fôra tambem o encarregado de fazer os estudos da linha no Transvaal. Ninguem, como o concessionario, tinha mais interesse em sabel-o, e em conhecer os resultados d'esses trabalhos, principalmente debaixo do ponto de vista da juncção das duas linhas na fronteira. Dado mesmo o caso, de que informações mal tomadas, e precipitadamente acreditadas, lhe tivessem suggerido a necessidade de se providenciar quanto á pretendida differença de nivel, o mais trivial bom senso aconselharia a que se entendesse com o seu engenheiro, antes de se dirigir ao governo, para conhecer do facto e propor-lhe o remedio. A pergunta era simples; e a resposta era facil por parte de quem estivera e conferenciára com o engenheiro Machado.

Uma vez, porém, que se dirige ao governo, sobre ponto tão essencial para o traçado e para a construcção, justo é concluir que a resolução do governo e as informações officiaes sobre o caso lhe devessem merecer a maior attenção.

A informação da repartição competente é de 12 de julho de 1884 e diz textualmente o seguinte, para que chamâmos a mais especial attenção [1]:

[1] Serie D, n.º 8, pag. 10.

une entrevue avec l'ingénieur de l'entreprise et lui fournir tous les renseignements sur ces mêmes tracés.

Par conséquent, de deux choses l'une: ou le concessionnaire a entendu l'ingénieur au sujet du tracé, ou il ne l'a pas entendu. Dans le premier cas, comment admettre que pareille absurdité pût se produire, sachant que les deux projets étaient du même auteur et que ce dernier avait déjà eu une conférence avec l'ingénieur de l'entreprise?

Dans le seconde cas, comment expliquer l'ignorance, non seulement des études, mais même des renseignements les plus rudimentaires sur un point aussi important pour l'exécution du projet?

Pour toutes les personnes qui à cette époque s'occupaient de ce chemin de fer, il était notoire que l'ingénieur Machado avait été également chargé de faire les études de la ligne au Transvaal. Nul n'était plus intéressé que le concessionnaire à le savoir et à connaître le résultat de ces travaux, surtout au point de vue de la jonction des deux lignes à la frontière. En admettant même que des renseignements mal pris et facilement acceptés lui eussent suggéré la nécessité de prendre des mesures au sujet de la soi-disant différence de niveau, le plus simple bon sens lui eût conseillé de s'entendre avec son ingénieur avant de s'adresser au gouvernement, pour connaître les faits et y porter remède. La demande était simple, et la réponse facile pour celui qui s'était entretenu de ce sujet avec l'ingénieur Machado.

Du moment toutefois où il avait recours au gouvernement, touchant un point aussi essentiel pour le tracé et pour la construction, n'est-il pas juste de penser que la résolution du gouvernement et les renseignements officiels sur la matière eussent dû mériter toute son attention?

L'information de la division compétente porte la date du 12 juillet 1884, et nous appellons spécialement l'attention sur sa teneur qui est la suivante [1]:

[1] Série D, nº 8, pag. 10.

«A ultima parte do traçado do caminho de ferro de Lourenço Marques só foi definitivamente estudada pelo engenheiro Machado no anno findo, e exactamente teve elle de adoptar o traçado mais conveniente para ligar com o caminho de ferro do Transvaal.

«Portanto os receios do concessionario não têem fundamento. Bastava elle saber que fôra o mesmo engenheiro que estudára os dois traçados no territorio portuguez e no territorio do Transvaal, para que não pudesse imaginar que se daria a differença de nivel que o leva a pedir completa liberdade para a fixação dos declives e das curvas.

«A ultima secção da linha não póde definitivamente fixar-se, sem que se determine o ponto de juncção na fronteira. O governo não poderia permittir que o concessionario fizesse á vontade esta ultima secção, e que ella não podesse de futuro facilmente ligar-se com o caminho de ferro do Transvaal. O engenheiro Machado está procedendo aos trabalhos de gabinete dos estudos que fez na ultima secção portugueza e no territorio do Transvaal, e de certo esse trabalho chegará muito a tempo de ser examinado e approvado, e bem assim não requererá longas negociações a determinação do ponto em que a linha deve atravessar a fronteira, que será uma consequencia necessaria da approvação pelos dois governos dos estudos d'aquelle engenheiro.

«Mas a pretensão do concessionario, quanto á liberdade de estabelecer os limites de curvas e rampas, já lhe foi indeferida antecipadamente, por isso que a portaria de 24 de maio ultimo, explicando alguns artigos do contrato, diz, na disposição 6.ª:— que a companhia poderá apresentar quaesquer variantes ao traçado, mas essas variantes só serão approvadas pelo governo, quando não prejudicarem essencialmente a construcção e *mantiverem as condições de limites de curvas e rampas estipuladas no contrato.*

«Escusado me parece alongar-me em con-

«La dernière partie du tracé du chemin de fer de Lourenço Marques n'a été définitivement étudiée par l'ingénieur Machado que l'année dernière, et il a dû précisément adopter le tracé le plus favorable à la jonction avec le chemin de fer du Transvaal.

«Les craintes du concessionnaire sont donc sans fondement. Il lui suffisait de savoir que c'est le même ingénieur qui a étudié les deux tracés dans le territoire portugais et dans le territoire du Transvaal, pour qu'il ne se figurât pas qu'il pût y avoir la différence de niveau qui le porte à demander entière liberté dans la fixation des pentes et des courbes.

«La dernière section de la ligne ne peut être définitivement fixée sans que le point de jonction à la frontière soit arrêté. Le gouvernement ne pourrait permettre que le concessionnaire construisît, comme bon lui semblerait, cette dernière section, et qu'elle ne pût, à l'avenir, être facilement reliée au chemin de fer du Transvaal. L'ingénieur Machado s'occupe maintenant du travail de cabinet concernant les études auxquelles il a procédé dans la dernière section portugaise et dans le territoire du Transvaal, et, certes, ce travail arrivera bien à temps pour être examiné et approuvé et, de même, la détermination du point où la ligne doit traverser la frontière n'exigera pas de longues négociations, car ce sera la conséquence nécessaire de l'approbation, par les deux gouvernements, des études de cet ingénieur.

«Mais, d'avance, le concessionnaire a été débouté de sa demande, quant à la faculté de déterminer les courbes et les rampes, car l'arrêté ministériel du 24 mai dernier, expliquant quelques-uns des articles du contrat, porte, dans la clause 6: — que la compagnie pourra proposer toutes modifications du tracé, mais qu'elles ne seront approuvées par le gouvernement que lorsqu'elles ne nuiront pas, d'une manière essentielle, à la construction, et *satisferont aux conditions stipulées dans le contrat, relativement à la limitation des courbes et des rampes.*

«Il me semble inutile de développer da-

siderações a tal respeito. A faculdade requerida significaria a derogação do contrato, e tornaria completamente sem effeito a apresentação dos projectos.»

A importancia d'este documento, para a questão ulteriormente suscitada quanto á ultima secção, é tão capital como a do officio de 20 de setembro de 1883, em que o major Machado deu conhecimento ao ministro d'este seu trabalho complementar ao projecto estudado no anno anterior (serie S, n.º 4.º). Se por este officio se prova á evidencia que, ao tempo em que foi pedida e levada a effeito a concessão, era perfeitamente sabida e conhecida a existencia da ultima secção, com não menor evidencia se prova, á face da informação acima transcripta, que, ao tempo da apresentação e da approvação dos planos, era perfeitamente sabido e conhecido, que estes não comprehendiam a totalidade da linha a construir, porque faltava a ultima secção, a cujos trabalhos de gabinete se estava procedendo. Nem sequer, mesmo, se póde pretextar ignorancia da extensão que tivesse essa ultima secção, porque o citado officio de 20 de setembro de 1883 já a fixava em cerca de 9 kilometros, declarando, tambem, que a differença de nivel entre os seus pontos extremos era apenas de 21 metros, e não 60, como ao concessionario aprouve allegar.

Que rasões, porém, determinaram o concessionario a propor uma alteração, que, bem considerada, equivalia a annullar a parte mais essencial do projecto apresentado e a sophismar completamente a execução do artigo 38.º?

Duas rasões principaes o levaram a isso, para que tambem chamâmos a attenção; a saber:

1.º O pedido de inteira liberdade, quanto aos raios das curvas e quanto á inclinação das pendentes, já tinha sido indeferido antecipadamente, como observou a repartição, na informação supra transcripta, e como nós teremos de referir no capitulo IV. Antes mesmo da apresentação de qualquer projecto, a companhia requereu, em 20 de

vantage mes considérations à ce sujet. La faculté requise impliquait une dérogation au contrat, et rendrait complètement inutile la présentation des projets.»

L'importance de ce document pour la question ultérieurement soulevée à propos de la dernière section est aussi capitale que celle de la dépêche du 20 septembre 1883, dans laquelle le major Machado donnait connaissance au ministre de son travail complémentaire du projet étudié l'année précédente (série S, nº 4). Si cette dépêche est la preuve évidente que, au temps où la concession fut demandée et obtenue, l'existence de la dernière section était parfaitement connue de tous, il est non moins évidemment prouvé, en présence de l'information ci-dessus transcrite, que, à l'époque de la présentation et de l'approbation des plans, nul n'ignorait que ceux-ci ne pouvaient comprendre la totalité de la ligne à construire, puisqu'il y manquait le dernier tronçon, dont les travaux de cabinet se poursuivaient en ce moment. On ne saurait même alléguer l'ignorance au sujet de l'extension de ce tronçon, vu que la dépêche précitée du 20 septembre 1883 la fixait déjà à environ 9 kilomètres, et déclarait également que la différence de niveau entre ses points extrêmes n'était que de 21 mètres et non point 60, comme le concessionnaire a voulu l'alléguer.

Quelles raisons pouvaient donc amener le concessionnaire à proposer une modification qui, bien appréciée, équivalait à annuler la partie la plus essentielle du projet présenté, et à donner une interprétation absolument fausse et erronée aux dispositions de l'article 38?

Deux motifs principaux ont dû l'inspirer, et nous appelons également sur eux l'attention des lecteurs:

1º La demande d'une liberté entière dans la fixation des rayons des courbes et d'inclinaison des pentes avait déjà été repoussée précédemment comme l'indique l'information transcrite plus haut, et ainsi que nous aurons l'occasion d'en parler dans le chapitre IV. Avant même de soumettre aucun projet au gouvernement, la compagnie

maio de 1884, diversas aclarações e modificações dó que fôra estipulado na concessão. Uma d'ellas era, que lhe fosse permittido desviar a linha do traçado Machado, respeitados os pontos terminaes e sem excesso nos limites das curvas e das pendentes.

O governo respondeu em portaria de 24 do mesmo mez de maio o que a repartição transcreveu no seu parecer.

Estava, portanto, bem entendido: que ainda não havia traçado algum approvado; que variantes só as poderia haver com approvação previa do governo; e que, quando as houvesse, teriam de ficar subordinadas aos limites de curvas e rampas fixados no contrato.

Ora, como esta decisão era dada em resposta a um pedido de liberdade de desvios ou variantes, e não de liberdade de curvas ou de rampas, o concessionario imaginou que, formulado o pedido por esta ultima fórma e justificado com a embrulhada, que fazia, quanto aos 60 metros de differença de nivel, poderia conseguir agora o que em maio lhe fôra recusado.

2.° A outra rasão derivava-se do proprio preceito consignado no artigo 38.°, cuja redacção, bem como a da parte correspondente nas propostas do concessionario, carece de ser reflectidamente attendida.

A carta de 30 de novembro de 1883 (serie C, n.° 1) dizia: que o concessionario se obrigava «a mandar a Lourenço Marques um engenheiro fazer um estudo do projecto já estudado pelo governo, e que lhe deveria ser fornecido, bem como todos os dados e esclarecimentos que o governo já tivesse recebido sobre este projecto...» Isto mesmo se repetia no artigo 9.° da proposta de 6 de dezembro (serie C, n.° 2), e é, com pequena differença, o que se es-

sollicita le 20 mai 1884 plusieurs éclaircissements et même des modifications touchant les clauses de la concession. L'une de ces modifications avait pour but d'écarter la ligne du tracé Machado, tout en maintenant les points terminus et sans dépasser les limites fixées pour les rayons des courbes et l'inclinaison des pentes.

Le gouvernement répondit par l'arrêté ministériel du 24 mai, dans les termes rappelés dans le préavis plus haut cité.

Il était donc bien entendu qu'aucun tracé n'avait encore été approuvé, qu'aucune variante ne pouvait être introduite sans l'approbation préalable du gouvernement, et que, au cas même où des variantes seraient acceptées, elles seraient subordonnées aux limites fixées au contrat pour les courbes et les rampes.

Or, cette décision ayant été prise à propos d'une demande concernant la liberté pour les changements et les variantes, et non la liberté relative à la limite des courbes et des rampes, le concessionnaire se figura qu'en produisant sa requête dans les termes où il la rédigea et en l'appuyant par la confusion qu'il produisit avec l'affirmation des 60 mètres de différence de niveau, il parviendrait à obtenir à cette époque ce qui lui avait déjà été refusé au mois de mai.

2° L'autre motif qui a pu agir dans l'esprit du concessionnaire, lorsqu'il présenta sa demande, dérive de la teneur même de l'article 38, dont la rédaction, aussi bien que celle de la partie des propositions du concessionnaire qui se rapportent à cet article, exigent une attention particulière de notre part.

La lettre du 30 novembre 1883 (série C, n° 1) disait que le concessionnaire s'obligeait «à envoyer à Lourenço Marques un ingénieur chargé de faire l'étude du projet déjà étudié par le gouvernement, projet qui devait être mis à sa disposition, ainsi que toutes les données et renseignements que le gouvernement posséderait déjà à ce sujet»... L'article 9 de la proposition du 6 décembre (série C, n° 2) contenait cette même indication, et c'est là à peu près ce

creveu no artigo 38.º da concessão: «proceder ao exame do traçado já estudado por ordem do governo portuguez, cujos projectos lhe deverão ser fornecidos, bem como todos os dados e esclarecimentos que o governo tiver reunido sobre este assumpto...»

O que é que o governo portuguez tinha a dar, senão os projectos que tinha e os dados e esclarecimentos que pudesse reunir emquanto corresse o praso do artigo 38.º?

Foi o que effectivamente fez. Em Lisboa entregou os projectos que o engenheiro Machado tinha estudado em 1879 e 1882, porque o de 1879 tinha uma secção commum ao de 1882; e em Lourenço Marques deu-lhe o mais que lhe podia dar, ordenando ao engenheiro Machado que viesse de Pretoria até á costa para se encontrar com o engenheiro da companhia e dar-lhe todos os esclarecimentos sobre o estudo que acabava de fazer da ultima secção. A obrigação do concessionario, ou antes da companhia, era, portanto, examinar todo o traçado á face do terreno, e formular um projecto definitivo que submettesse á approvação do governo, dentro do praso. Como se vê, porém, o engenheiro não fez cousa alguma, porque nem os proprios projectos entregues em Lisboa foram examinados. E como n'esses projectos se não comprehendia a ultima secção, o concessionario, forçado a adoptar os mesmos projectos como definitivos, porque não tinha outros, recorreu ao expediente de uma absurda differença de nivel, para se justificar da falta do projecto quanto á ultima secção. Por segunda vez, teria o governo tido direito de rescindir a concessão. Não o fez, porém; acceitou os projectos incompletos, e consentiu que o da ultima secção fosse apresentado mais tarde.

As outras alterações propostas pelo concessionario ao projecto Machado referiam-se á largura da via, ao peso dos rails e á collocação da estação em Lourenço Marques.

qui a été dit à l'article 38 de la concession: «Procéder à l'examen du tracé déjà étudié par ordre du gouvernement portugais et dont les projets seront lui ainsi fournis, que toutes les données et tous renseignements que le gouvernement aura rassemblé à ce sujet.»

Qu'est ce que le gouvernement portugais pouvait fournir, si ce n'est les projets qu'il possédait, les renseignements et les données qu'il pourrait recueillir pendant que s'écoulerait le délai fixé à l'article 38?

C'est effectivement ce qu'il fit. Il remit à Lisbonne les projets que l'ingénieur Machado avait étudiés en 1879 et 1882, puisque celui de 1879 avait une section commune avec celui de 1882; et à Lourenço Marques il mit à la disposition de l'ingénieur de la compagnie concessionnaire tout ce qu'il pouvait lui fournir, ordonnant à l'ingénieur Machado de quitter Pretoria et de se rendre au littoral pour avoir une entrevue avec l'ingénieur de la compagnie et le renseigner complètement au sujet des études qu'il venait de réaliser sur la dernière section. Le devoir du concessionnaire ou plutôt de la compagnie était donc d'examiner tout le tracé sur le terrain et de dresser un projet définitif pour le soumettre à l'approbation du gouvernement portugais dans les limites du délai convenu. Comme on le voit, néanmoins, l'ingénieur de la compagnie ne fit absolument rien, car les projets remis à Lisbonne ne furent même pas examinés. Or, ces projets ne comprenant pas la dernière section, le concessionnaire, obligé de les accepter comme définitifs, à défaut, d'autres, adopta le subterfuge d'une absurde différence de niveau, pour justifier l'absence du projet relatif à la dernière section. Pour la seconde fois, le gouvernement portugais eût été en son droit de résilier la concession. Il ne le fit point. Il accepta les projets incomplets et consentit que celui du dernier tronçon fût présenté plus tard.

Les autres modifications proposées par le concessionnaire au projet Machado se rapportaient à la largeur de la voie, au poids des rails et à l'emplacement de la station à Lourenço Marques.

Pretendia que a linha tivesse a largura dos *tramways,* 3 pés ou 0^{m},915, porque assim se facilitaria o prolongamento para o Transvaal. O governo, porém, entendeu que a melhor maneira de facilitar esse prolongamento estava em se fixar a largura proposta pelo engenheiro que tinha estudado os dois traçados, e por isso foi fixando a de 1^{m},08, que estava no projecto, e que era a do primeiro troço do Transvaal.

É um outro ponto em que a resolução do governo o devia surprehender bastante, se das suas informações lhe constava que a largura projectada para o Transvaal era de 0^{m},915!

No peso dos rails propunha a adopção do typo americano de 35 libras por jarda (16^{k},96 por metro linear de carril), não só por ser o mais usado em via estreita, mas porque na occasião havia grande quantidade d'esse typo em muitas officinas metallurgicas dos Estados Unidos, em liquidação.

Esta pretensão não foi considerada na portaria de 30 de outubro, provavelmente por ser peso inferior ao fixado no contrato e no projecto.

Notaremos, de passagem, que a companhia veiu a empregar rails de maior peso do que os do contrato, e provavelmente por rasão analoga á que, em segundo logar, allegava o concessionario.

A alteração sobre a estação de Lourenço Marques ficou para ser considerada mais tarde quando se apresentasse o projecto especial relativo a essa estação.

Por ultimo, tambem se pedia que fosse auctorisada uma modificação do projecto, no sentido de que as pontes, os muros de supporte e outras obras de alvenaria pudessem ser construidas de madeira. O concessionario assegurava, que todos os engenheiros estavam de accordo em que isto não prejudicaria as condições de segurança da linha.

Veremos no capitulo 4.º que alguma

Le concessionnaire voulait que la ligne eût la largeur des tramways, 3 pieds ou 0^{m},915, car cela facilitait le prolongement jusqu'au Transvaal. Le gouvernement entendit toutefois que la meilleure manière de faciliter ce prolongement consistait à adopter la largeur proposée par l'ingénieur qui avait étudié les deux tracés ; c'est pourquoi il fixa celle de 1^{m},08 que le projet indiquait, c'est-à-dire la même que celle du premier tronçon du Transvaal.

C'était là un autre point où la résolution du gouvernement devait surprendre le concessionnaire, s'il était réellement persuadé que la largeur projetée pour le Transvaal était de 0^{m},915!

Pour le poids des rails, il proposait l'adoption du type américain de 35 livres par yard (16^{k},96 par mètre courant de rail) non-seulement parce que c'était le plus usité pour la voie étroite, mais encore parce que, dans le moment, il existait une grande quantité de rails de ce type dans beaucoup d'usines métallurgiques en liquidation aux États-Unis.

Cette prétention ne fut pas prise en considération dans l'arrêté ministériel du 30 octobre, probablement parce que le poids proposé était inférieur à celui fixé dans la concession et dans le projet.

Nous ferons remarquer, en passant, que la compagnie employa plus tard des rails d'un poids supérieur à celui fixé par la concession, probablement pour des raisons analogues à celles alléguées par le concessionnaire.

La modification concernant la gare de Lourenço Marques fut ajournée jusqu'à l'époque où l'on soumettrait le projet spécial de cette gare.

En dernier lieu, on sollicitait une autre modification du projet, tendant à ce que les ponts, les murs de support et autres ouvrages en maçonnerie pussent être construits en bois. Le concessionnaire assurait que tous les ingénieurs étaient d'accord que cette substitution ne porterait aucune atteinte aux conditions de sécurité de la ligne.

Nous verrons dans le chapitre 4 que la

cousa n'esse sentido tinha já sido requerida pela companhia, a que o governo attendeu por portaria de 24 de maio. A insistencia agora não era menos do que converter-se em regra, como definitivo, o que apenas se permittira por excepção e como provisorio.

O governo não só não attendeu, mas até, por esta occasião da approvação dos planos, julgou conveniente determinar, que, alem dos aqueductos e pontes indicados no projecto, seriam construidos todos os mais que fossem julgados necessarios para o regular curso das aguas.

Quando mais adiante tivermos de demonstrar o que foi a construcção, o modo como as pontes foram arrastadas pelas correntes, os prejuizos consideraveis que a linha soffreu nos dois primeiros invernos, e as despezas que o governo teve de fazer com as reparações, que a companhia não quiz ou não pôde fazer, será então occasião de apreciar no seu justo valor o alcance e fundamento com que o concessionario reclamava esta e todas as demais alterações no projecto do engenheiro Machado.

Por agora limitâmo-nos a registar o que foi a execução do artigo 38.º do contrato. Gastaram-se dez mezes para a approvação de um projecto que já existia ao tempo do contrato; adoptou-se esse projecto sem verificação alguma por meio de novos estudos sobre o terreno; e propozeram-se alterações, que nem significavam uma critica reflectida do proprio projecto, nem revelavam intuitos os mais auspiciosos sobre a futura execução do contrato na sua parte mais essencial: construir um caminho de ferro que estava destinado a ser o troço final de uma via internacional.

compagnie avait déjà fait une requête dans ce sens, à laquelle le gouvernement obtempéra dans l'arrêté ministériel du 24 mai. L'insistance actuelle n'avait d'autre but que d'obtenir la conversion en règle définitive de ce qui avait été uniquement consenti par exception et à titre provisoire.

Non seulement le gouvernement ne déféra point à cette demande, mais même, lors de l'approbation des plans, il jugea opportun de prescrire que, en dehors des aqueducs et des ponts indiqués au projet, on devait construire tous ceux qui seraient reconnus indispensables pour le cours normal des eaux.

Lorsque nous décrirons plus loin la façon dont la construction a été menée, la manière dont les ponts furent entraînés par les courants, les dégâts considérables que la ligne éprouva pendant les deux premiers hivers et les dépenses que le gouvernement fut forcé de supporter pour exécuter les réparations que la compagnie ne voulut ou ne put faire, nous aurons alors occasion d'apprécier, à leur juste valeur, la portée et le bien fondé de cette réclamation du concessionnaire, ainsi que des autres qu'il présenta dans le but de modifier le projet de l'ingénieur Machado.

Pour le moment nous nous sommes bornés à enrigistrer comment eut lieu l'exécution de l'article 38 de la concession. Dix mois furent employés pour l'approbation d'un projet qui existait déjà à l'époque de la concession. Ce projet fut adopté sans aucune vérification et sans nouvelles études sur le terrain. Les modifications proposées n'impliquaient même pas une critique réfléchie et sérieuse du projet, et ne fournissaient aucun indice de bon augure sur la future exécution de la concession dans sa partie la plus essentielle: construire un chemin de fer qui était destiné à devenir le dernier tronçon d'une voie internationale.

CAPITULO III

Da execução dada ao artigo 51.º

SUMMARIO

Reserva quanto á traducção franceza dos documentos colligidos.—Accepção official da palavra portugueza *empresa* nas concessões de caminhos de ferro.—Sentido em que foi empregada na presente concessão.—Os direitos e obrigações do concessionario tinham de passar para a companhia.—A palavra *empresa* designava aquelle que tivesse esses direitos e obrigações.—Falta de fundamento da reclamação americana sob este ponto de vista.—Analyse do artigo 51.º no seu preceito e na sua sancção.—A obrigação compriu-se antes do praso, mas de modo incompleto e pouco satisfactorio.—O governo reservou-se a faculdade de approvar os estatutos.—O que significa esta reserva, segundo a legislação portugueza e as praticas estabelecidas.—Qualquer violação da lei ou das concessões é um abuso das empresas quando propõe os estatutos.—O consentimento que resulta da approvação dos estatutos é uma benevolencia ou condescendencia a todo o tempo susceptiveis de emenda ou alteração.—É digno de reparo ter-se apresentado um segundo projecto de estatutos com alterações essenciaes a outro anterior, já approvado por portaria de 24 de março de 1884.—Como o concessionario aproveitou o ensejo das negociações sobre a convenção com o Transvaal para a apresentação d'esse segundo projecto.—Analyse das disposições consignadas n'este segundo projecto que eram menos compativeis com a lei e com a concessão.—Maneira capciosa como nos artigos 2.º e 20.º se constituiu uma direcção estrangeira para a companhia.—Observações sobre a redacção do artigo 4.º—Analyse do artigo 8.º e sophismação que se fez do capital social á sombra d'esta disposição.—Analyse do contrato de 26 de maio entre a companhia e o concessionario—A venda ou trespasse da concessão.—Especulação do concessionario quanto ao capital social.—Nem um ceitil de desembolso.—Analyse do artigo 43.º quanto á faculdade de emissão de obrigações.—A segunda parte do contrato de 26 de maio, quanto á empreitada geral para a construcção.—Considerações finaes sobre a execução do artigo 51.º

CHAPITRE III

Exécution donnée à l'article 51

SOMMAIRE

Réserve quant à la traduction française des pièces recueillies.—Acception officielle du terme portugais *empresa* dans les concessions de chemins de fer.—Sens dans lequel on l'a employé dans la présente concession.—Les droits et les obligations du concessionnaire devaient passer à la société.—Le mot *empresa* désignait ceux qui avaient ces droits et ces obligations.—Manque de fondement de la réclamation américaine sous ce point de vue.—Analyse de l'article 51, quant au dispositif et à la sanction—L'obligation a été remplie avant l'expiration du délai, mais incomplètement et d'une manière peu satisfaisante.—Le gouvernement s'est réservé la faculté d'approuver les statuts.—Ce qu'implique cette réserve d'après la législation portugaise et les usages établis.—Toute violation de la loi ou des concessions, en soumettant les statuts, est un abus des *empresas*.—Le consentement qui résulte de l'approbation des statuts est un acte de bienveillance et de condescendence susceptible, à tout temps, d'être modifié ou rectifié.—Il est remarquable que l'on ait présenté un deuxième projet de statuts avec des modifications essentielles au précédent déjà approuvé par arrêté du 24 mars 1884.—Comme le concessionnaire profite de l'occasion des négociations relatives à la convention avec le Transvaal pour soumettre ce deuxième projet.—Analyse des dispositions mentionnées dans ce deuxième projet qui n'était guère compatible avec la loi et la concession.—Manière captieuse comme à l'article 2 et à l'article 20 il est constitué pour la société une direction étrangère.—Remarques sur la rédaction de l'article 4.—Examen de l'article 8.—Sophistiquerie qu'il y a eu par rapport au capital social, grâce à cette disposition.—Analyse du contrat du 26 mai entre la compagnie et le concessionnaire.—Vente ou transfert de la concession.—Spéculation du concessionnaire quant au capital social.—Il n'est pas déboursé un centime.—Analyse de l'article 43 sur la faculté d'émettre des obligations.—Deuxième partie du contrat du 26 mai pour ce qui est de la construction générale à forfait.—Considérations finales sur l'exécution de l'article 51.

CAPITULO III

Da execução dada ao artigo 51.º

Está assente que a linguagem official a empregar no processo arbitral seja a franceza, o que importa a necessidade de fazer traduzir em francez os documentos relativos ao assumpto, os quaes pela maior parte foram originariamente redigidos e escriptos em portuguez.

Reconhecendo esta necessidade, e antes mesmo que o tribunal tivesse deliberado sobre este ponto, resolvemos fazer traduzir em francez toda a prova documental que fomos encarregados de colligir. É, todavia, certo que, por mais fiel que seja a traducção, nem sempre póde significar com todo o rigor de expressão o pensamento do que se escreveu em lingua diversa, embora da mesma origem. E porque, bem póde acontecer que, n'um ou n'outro ponto, as traducções que apresentâmos laborem em vicio que de algum modo altere ou modifique o sentido vernaculo dos textos, devemos declarar, ainda que superfluo pareça, que, onde se mostre haver vicio ou menos fidelidade de traducção, não será por esta, mas sim pelo texto original, que deverá ser apurada a força probatoria do documento.

Na traducção do diploma constitutivo da concessão, hesitámos quanto á traducção do vocabulo portuguez *empreza,* frequentemente empregado n'esse diploma, e com significação definida no artigo 1.º

Em portuguez usâmos d'aquelle termo, já n'uma accepção objectiva, para designar o assumpto do emprehendimento ou do tra-

CHAPITRE III

Exécution donnée à l'article 51

Il était probable que le langage officiel à employer dans le procès par devant les arbitres serait le français, d'où la nécessité de faire traduire en cette langue les documents qui concernent le litige, documents qui, pour la plupart, ont été originairement rédigés et écrits en portugais.

Reconnaissant ce besoin, et avant même que le tribunal eût délibéré sur ce point, nous avons décidé de faire traduire en français toute preuve documentale que nous avons été chargé de réunir. Il est vrai toutefois, quoique la traduction soit aussi fidèle qu'elle puisse l'être, qu'elle ne peut toujours rendre assez rigoureusement la pensée de ce qu'on a écrit dans une langue différente quoique de la même origine. Et comme il peut bien arriver que dans quelques cas les traductions que nous présentons aient des défauts qui puissent d'une façon ou d'une autre altérer ou modifier le sens particulier du texte, nous devons le déclarer, quoique cela semble superflu, que partout où la traduction paraîtrait vicieuse ou peu fidèle, ce ne doit pas être par celle-ci mais bien par le texte original que la force probante du document doit être vérifiée.

Dans la traduction du titre constitutif de la concession, nous avons hésité sur la traduction du vocable portugais — *empreza* — employé souvent dans ce document et avec une signification définie dans l'article 1er.

En portugais, on se sert de ce terme dans une acception objective, pour désigner soit un ouvrage à entreprendre, soit un travail

balho que se pretende executar, e ainda o trabalho executado ou em via de execução, já n'uma accepção subjectiva, para se designar a sociedade, companhia, firma social, ou qualquer outra entidade collectiva, que tomou a si, executa ou administra o emprehendimento. N'esta ultima accepção póde tambem usar-se da palavra *emprezario;* mas este vocabulo é mais especialmente empregado no caso de ser um só individuo quem tomou a seu cargo a empreza, a executa e administra.

O vocabulo francez *entreprise,* de que usámos na traducção, embora possa tambem ser tomado na accepção subjectiva, não exprime com inteira exacção o sentido official com que em Portugal é empregado, já na legislação sobre caminhos de ferro, já e principalmente nos diplomas d'estas concessões.

Em França, diz Debauve, no seu *Diccionario das obras publicas:* «On désigne par le mot entreprise le contrat lui-même et plus souvent l'exécution du marché».

Em Portugal, todas as concessões de caminhos de ferro têem empregado a palavra empreza n'uma accepção geral subjectiva, destinada a designar, não só a pessoa ou entidade a quem se faz a concessão, mas tambem aquella que a todo o tempo vier a substituir o originario concessionario.

Bastará que apontemos a primeira de todas ellas, quanto a execução effectiva, realisada por contrato de 14 de setembro de 1859 com D. José Salamanca, para o caminho de ferro de norte e leste (Lisboa ao Porto e a Badajoz).

O contrato começa:

«Artigo 1.° A empreza (devendo entender-se por esta palavra, sempre que for empregada no presente contrato, o concessionario primitivo D. José Salamanca ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem este trespasse, na conformidade das leis e com auctorisação do governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude d'este mesmo

qu'on prétend exécuter, soit enfin une œuvre faite ou en voie d'exécution. On l'emploie également dans l'acception subjective pour désigner la société, la compagnie, la raison sociale ou n'importe quelle autre entité collective qui s'est engagée à exécuter ou à administrer les travaux. Dans cette dernière acception, on peut également se servir du mot *emprezario;* mais ce vocable est plus spécialement employé quand il s'agit d'un seul individu qui a pris à sa charge l'ouvrage, l'exécute et l'administre.

Le vocable français *entreprise,* dont nous avons fait usage dans la traduction, quoiqu'il puisse être pris aussi dans l'acception subjective, n'exprime pas avec une exactitude parfaite le sens officiel dans lequel on l'emploie en Portugal, soit dans la législation sur les chemins de fer, soit principalement dans les actes de concession.

En France, dit Debauve, dans son *Dictionnaire des travaux publics:* «On désigne par le mot entreprise le contrat lui-même et plus souvent l'exécution du marché».

En Portugal toutes les concessions de chemins de fer ont employé le mot entreprise dans une acception générale subjective, destinée à désigner non seulement la personne ou entité à laquelle on a fait la concession, mais aussi celle qui, cas échéant, viendra remplacer le concessionnaire originaire.

Qu'il nous suffise de citer la première de toutes ces concessions quant à l'exécution effective, celle réalisée par acte du 14 septembre 1859 avec D. José Salamanca pour la construction des chemins de fer du nord et de l'est (lignes de Lisbonne à Porto et à Badajoz).

Elle commence ainsi:

«Article 1er L'entreprise (on doit entendre par ce mot, quand il sera employé dans la présente concession, le concessionnaire primitif, D. José Salamanca, ou tout particulier, toute société ou compagnie, en faveur desquels il abandonnerait, en se conformant aux lois et avec l'autorisation du gouvernement, les droits acquis et les obligations contractées en vertu de cette même

contrato) effectuará á sua custa e por sua conta e risco nos termos, pelo modo e nos prasos estipulados nas diversas condições d'este contrato...»

Em quasi todos os contratos posteriores, se não todos, se tem inserido declaração semelhante; e na legislação especial sobre caminhos de ferro adoptou-se definitivamente este meio de designar as administrações respectivas, qualquer que seja a entidade que as represente.

Definição identica se deu á palavra *empreza* no artigo 1.º da concessão de 14 de dezembro de 1883, de modo a abranger não só o concessionario primitivo, comquem se estava tratando, mas tambem a companhia que elle tinha de constituir para a execução dos fins da concessão.

Como se vê, é uma accepção subjectiva convencional, equivalente á periphrase *o concessionario ou a companhia que elle tem de constituir,* e adoptada por mero motivo de simplificação de redacção. O proprio artigo 51.º, de que nos vamos occupar, dá prova d'isto, porque, tratando da obrigação de constituir a companhia, usou do termo *concessionario,* em vez de *empreza,* visto que era obrigação exclusiva e intransmissivel do concessionario.

Explicadas por esta fórma a rasão e a origem da definição contida no artigo 1.º da concessão de 14 de dezembro, e esclarecida a traducção franceza do mesmo artigo, cessa todo o pretexto para a estranha pretensão, que os contrarios allegaram algures e porventura allegarão ainda, no sentido de que a personalidade do concessionario, para os effeitos da concessão, continuou subsistindo independentemente do trespasse da mesma concessão para a companhia. Estranha pretensão, na verdade, que seria a negação do conhecido aphorismo *esse et non esse simul non potest esse!*

Se o concessionario teve jamais essa idéa ou nutriu tal pretensão, nunca ousou impol-a ao governo portuguez como inter-

concession) effectuera à ses frais et à ses risques et périls, dans les termes, par les moyens et dans les délais stipulés dans les divers articles de cette concession...»

Dans presque toutes les concessions postérieures, si ce n'est dans toutes, pareille déclaration a été insérée. Dans la législation spéciale sur les chemins de fer, ce moyen de désigner les administrations, quelle que soit l'entité qui les représente, a été définitivement adopté.

Une définition identique a été donnée au mot *empreza,* dans l'article 1er de la concession du 14 décembre 1883, de façon à embrasser non seulement le concessionnaire primitif avec lequel on traitait alors, mais aussi la compagnie qu'il devait constituer pour l'exécution de l'objet de la concession.

Comme on peut le voir, c'est une acception subjective conventionnelle qui équivaut à la périphrase «le concessionnaire ou la compagnie qu'il doit constituer», et adoptée par simple raison de simplification de rédaction. L'article 51 lui-même, dont nous allons nous occuper, en est la preuve, parce que traitant de l'obligation de constituer la compagnie, il emploie le mot *concessionnaire* au lieu *d'entreprise,* vu que c'était là une obligation exclusive et intransmissible du concessionnaire.

Après ces explications sur les motifs et l'origine de la définition contenue dans l'article 1er de la concession du 14 décembre, après les éclaircissements fournis sur la traduction française de ce même article, il n'existe plus de prétexte pour l'étrange prétention que la partie adverse a déjà invoquée et invoquera probablement encore, tendant à démontrer que la personnalité du concessionnaire a continué à subsister, pour les effets de la concession, indépendamment du transfert de celle-ci à la compagnie. Singulière prétention, en effet, car elle n'est rien moins que la négation de l'aphorisme bien connu *esse et non esse simul, non potest esse!*

Si le concessionnaire a jamais conçu une semblable idée, il n'a point osé la suggérer au gouvernement portugais comme inter-

pretação da concessão, nem o governo lh'a reconheceu por qualquer modo, directa ou indirectamente. Ao contrario: mais de uma vez, quando o concessionario se dirigiu directamente ao governo depois da constituição da companhia e do trespasse da concessão, se declarou expressamente que o governo nada tinha que se entender com elle a respeito da execução da concessão. Mais ainda: quando uma vez, como teremos occasião de narrar, teve meios de fazer votar em assembléa geral a retrocessão da concessão para elle, por parte da companhia, o governo recusou-se terminantemente a approvar tal deliberação, que ficou *ipso facto* nulla e de nenhum effeito.

Sabemos que negar essa pretensão é minar pela base o fundamento da reclamação americana; mas acreditâmos que os governos da Gran-Bretanha e dos Estados Unidos serão os primeiros a reconhecer, que semelhante pretensão se não justifica á face dos contratos e segundo os principios de direito, alem de implicar contradicção com os fundamentos da reclamação ingleza,

Tratemos agora do objecto especial do presente capitulo, que é narrar o modo como o concessionario se desempenhou da obrigação que lhe era imposta pelo artigo 51.º da concessão.

O artigo comprehende duas partes: preceito e sancção. O preceito era: constituir uma companhia portugueza, dentro de certo praso, para execução dos fins da concessão, devendo os seus estatutos ser approvados pelo governo, sem embargo da lei de 22 de junho de 1867.

A sancção consistia na perda da caução e na rescisão do contrato *ipso facto,* se a companhia não fosse organisada n'aquella conformidade.

A penalidade era grave, e o ministro tinha-se compromettido officialmente a ser

prétation de la concession, et le gouvernement d'ailleurs aurait refusé de l'admettre directement ou indirectement. Au contraire, lorsque le concessionnaire, à plusieurs reprises, s'est adressé directement au gouvernement, après la création de la compagnie et le transfert de la concession, il lui a été expressément déclaré que le gouvernement n'avait pas à s'entendre avec lui pour l'exécution de la concession. Mais il y a plus: lorsque le concessionnaire, comme nous le verrons plus loin, trouva moyen de faire voter en sa faveur, dans une assemblée générale, la rétrocession de la concession par la compagnie, le gouvernement refusa obstinément d'approuver une pareille décision, qui fut annulée *ipso facto.*

Or, nous savons que nier cette prétention revient à saper les fondements de la réclamation américaine, mais nous sommes convaincus que les gouvernements de la Grande-Bretagne et des États-Unis seront les premiers à reconnaître qu'une pareille prétention ne saurait être justifiée en présence des textes et suivant les principes du droit, outre qu'elle implique des contradictions par rapport aux bases de la réclamation anglaise.

Occupons-nous actuellement de l'objet spécial du présent chapitre, c'est-à-dire, de la manière dont le concessionnaire a tenu l'engagement que lui imposait l'article 51 de la concession.

Cet article embrasse deux parties: l'engagement pris et la sanction, ou la clause comminatoire. L'engagement consistait à créer une compagnie portugaise dans les limites d'un certain délai, pour l'exécution des dispositions de la concession, les statuts de cette compagnie devant être approuvés par le gouvernement portugais, malgré les termes de la loi du 22 juin 1867.

La sanction ou la clause comminatoire prescrivait la perte du cautionnement et la déchéance de la concession *ipso facto*, si la compagnie n'était pas organisée conformément aux stipulations précitées.

La pénalité était grave et le ministre avait déclaré officiellement qu'il serait ine-

inexoravel quanto ao praso para a constituição da companhia. «Si le 14 juin il n'a pas sa compagnie, il perdra sa concession» assegurava o ministro á deputação do Transvaal, no mez anterior [1].

O concessionario, n'este ponto, não se desleixou. Em 20 de março submettia ao governo um projecto de estatutos, que lhe era approvado por portaria de 24 d'esse mez [2]. Em 6 de maio substituia a esse projecto um outro, com o fundamento de que ulteriormente se tinha reconhecido a necessidade de fazer algumas modificações na fórma do primeiro projecto. Em 12 de maio reduzia-se a escriptura publica o novo projecto, e por decreto immediato, de 14 de maio, ficavam definitivamente approvados os estatutos e constituida a companhia [3].

Cumpriu-se, portanto, a obrigação antes de findar o praso marcado; mas cumpriu-se de modo, que menos benevolencia da parte do governo poderia dar direito a taxar de incompleto e não satisfactorio.

O governo reservou-se o direito de approvação, quanto aos estatutos da nova companhia, sem embargo da lei de 22 de junho de 1867 [4]. Importa saber o que, em boa sancção de direito, significa esta reserva, para se poder ajuizar da grande benevolencia de que se usou para com a companhia.

A lei citada prescreveu o regimen das sociedades anonymas em Portugal, designando as condições a que ficavam adstrictas essas sociedades, para adquirirem e manterem a qualidade caracteristica da *responsabilidade limitada*.

Submettidas a esse regimen, entendeu o legislador que podia dispensar-se qualquer previa auctorisação administrativa, ou a subsequente approvação de estatutos, para que estas sociedades se pudessem constituir e ter existencia legal, visto que a lei providenciava sobre todos os pontos em que o interesse social ou as conveniencias pu-

[1] Serie A, pag. 77.
[2] Serie E, n.º 1.
[3] Serie E, n.ºs 2 e 3.
[4] Serie T, n.º 4.

xorable relativement au délai pour la constitution de la compagnie: «Si le 14 juin, il n'a pas sa compagnie, il perdra sa concession» avait affirmé le ministre à la députation du Transvaal, un mois auparavant [1].

Sur ce point, le concessionnaire ne saurait être taxé de négligence. Le 20 mars, il soumettait au gouvernement un projet de statuts, qui était approuvé par arrêté ministériel du 24 du même mois [2]. Le 6 mai, il remplaçait ce projet par un nouveau, sous prétexte qu'il avait été reconnu ultérieurement indispensable d'apporter quelques modifications à la forme du projet primitif. Le 12 mai, ce nouveau projet était rédigé sous forme d'acte notarié; par décret du 14 mai, les statuts étaient définitivement approuvés et la compagnie se trouvait constituée [3].

Cette clause était donc exécutée avant l'expiration du délai stipulé, mais son exécution aurait pu être taxée d'incomplète, si le gouvernement avait usé de moins de bienveillance.

Le gouvernement s'est réservé le droit d'approbation des statuts de la nouvelle compagnie malgré les termes de la loi du 22 juin 1867 [4]. Il convient de savoir ce que cette réserve signifie, en matière de droit, pour bien se rendre compte de la bienveillance dont la compagnie a été l'objet de la part du gouvernement.

La loi précitée a établi le régime des sociétés anonymes en Portugal, en déterminant les conditions auxquelles ces sociétés étaient astreintes pour acquérir et conserver la qualité caractéristique de la *responsabilité limitée*.

Le législateur a entendu que, étant soumises à ce régime, les sociétés pouvaient se passer de l'autorisation administrative préalable ou de l'approbation subséquente de leurs statuts pour se constituer et avoir une existence légale, attendu que la loi prévoyait tous les cas où l'intérêt social ou les convenances publiques pouvaient don-

[1] Série A, pag. 77.
[2] Série E, nº 1.
[3] Série E, nºs 2 et 3.
[4] Série T, nº 4.

blicas poderiam aconselhar a intervenção e a fiscalisação da auctoridade administrativa.

Desde logo, porém, ficaram exceptuadas d'esta dispensa as sociedades que tivessem por fim adquirir bens immoveis, para os conservarem no seu dominio e posse por mais de dez annos; pois que, quanto á constituição d'essas, seria necessaria especial auctorisação dos poderes legislativo e executivo, segundo as leis vigentes.

Bastava, portanto, a circumstancia de se comprehender no contrato concessão de terrenos, para que a reserva do artigo 51.º fosse legalmente justificada, quando não estivesse, como estava, admittida como pratica invariavel nas concessões de caminhos de ferro.

O intuito do legislador, ao estabelecer aquella excepção, não foi, porém, o de dispensar essas sociedades do cumprimento dos preceitos geraes, mas antes, o de prevenir e acautelar, por novos preceitos e mais apertadas condições, o desempenho do fim especial a que essas sociedades se propõem.

Por isso se deve entender, em boa sancção de direito, que nos casos de semelhantes reservas, os estatutos não só devem acatar os preceitos communs e compativeis da lei de 1867, mas tambem os novos preceitos que for conveniente adoptar para garantia da fiel execução dos contratos, por parte das emprezas.

O corollario d'estes principios é, que toda a dispensa do preceito commum e toda a disposição que se afaste dos precisos termos das concessões, são, por parte das emprezas, quando as proponham, um abuso digno de reparo, e por parte dos governos, quando as consintam, uma benevolencia e uma condescendencia a todo o tempo susceptiveis de emenda ou de alteração, se d'ellas se abusar por modo a fazer perigar a execução das mesmas concessões.

O primeiro ponto digno de reparo é que o concessionario, depois de ter apresentado um projecto de estatutos, que chegou a ser

ner lieu à l'intervention et au contrôle de l'autorité administrative.

Cette dispense ne s'est pas étendue toutefois aux sociétés ayant pour objet d'acquérir des biens immeubles pour les conserver en leur possession pendant plus de dix ans, car pour ces sociétés, l'autorisation spéciale des pouvoirs législatif et exécutif était indispensable, suivant les lois en vigueur.

Il suffisait par conséquent que le contrat prescrivit la concession de terrains pour que la réserve de l'article 51 fût légalement justifiée, alors même qu'elle n'eût pas été admise, ainsi qu'elle l'était, comme pratique invariable dans les concessions de chemins de fer.

Mais le législateur, en établissant cette exception, n'avait pas eu pour but de relever ces sociétés de l'accomplissement des prescriptions légales. Il tenait surtout à se mettre en garde par de nouvelles prescriptions et des clauses plus rigoureuses contre les abus qui pouvaient se produire, et par là amener ces sociétés à ne pas éluder le but qu'elles s'étaient proposé d'atteindre.

C'est pourquoi il y a lieu d'admettre, à bon droit, que dans les cas de réserves semblables, les statuts doivent respecter non seulement les prescriptions communes et compatibles avec la loi de 1867, mais aussi celles qu'il sera jugé opportun d'adopter pour garantir la stricte observation des contrats de la part des entreprises.

Le corollaire de ces principes est que toute dispense de la loi commune et toute disposition s'écartant des clauses précises des concessions comportent, de la part des entreprises qui les proposent, un abus digne d'attention, et de la part des gouvernements qui les consentent une bienveillance et une condescendance susceptibles en tous temps de révision et de modification, si l'abus est de nature à compromettre l'exécution des obligations de l'entreprise.

Le premier point qui appelle l'attention consiste en ce que le concessionaire, après avoir soumis un projet de statuts approuvé

approvado por portaria de 24 de março, apresentasse um novo projecto com modificações essenciaes quando allegava que só alterára a fórma do projecto já approvado.

Apresentando o novo projecto em 6 de maio, escolheu a occasião mais azada de o fazer passar sem detido e escrupuloso exame. É o periodo agudo das negociações com o Transvaal ácerca da convenção de 17 d'esse mez. Em data de 5, tinha a deputação transvaaliana significado claramente toda a sua desconfiança, quanto ás garantias de exequibilidade que offerecia a concessão portugueza; e o ministro, tendo de desvanecer essas suspeitas, que principalmente miravam á pessoa do concessionario, não tinha melhor meio do que appellar para a obrigação do artigo 51.º do contrato, fazendo sentir que a companhia portugueza estava prestes a ser constituida, e que assim cessava o motivo principal das apprehensões da deputação.

É muito instructiva a leitura de toda a correspondencia trocada por essa occasião; mas bastará citar dois trechos para fazer ver o aperto da conjunctura que então se dava. Dizia a deputação:

«Les démarches pour s'entendre directement avec ce concessionaire restèrent sans résultat, celui-ci ayant d'abord opposé aux tentatives d'entente des refus hautains, et ayant fait ensuite une proposition inacceptable au dernier degré. Sa proposition tendait à louer son tronçon pour trente-cinq années à un prix de 5 pour cent de son capital, évalué à £ 925:000, ce qui reviendrait à un paiement annuel de £ 55:500. Une compagnie qui acceptât de pareilles propositions mériterait à coup sûr la faillite qui serait la suite inévitable d'un arrangement de ce genre [1].»

O ministro respondia:

«Vous ne sauriez croire assurément que le gouvernement portugais ne remplirait pas ses engagements, et quant au concessionaire il n'y avait rien alors, et il n'y a

[1] Serie A, pag. 73, alinea 4.

par l'arrêté ministériel du 24 mars, vint en présenter un nouveau avec des modifications essentielles, tout en alléguant qu'il n'avait fait que modifier la forme du projet déjà approuvé.

En présentant ce nouveau projet le 6 mai, il choisit le moment le plus opportun pour le faire passer sans examen minutieux. On était dans la période aiguë des négociations avec le Transvaal, au sujet de la convention du 17 du même mois. A la date du 5, la députation transvaalienne avait clairement manifesté ses craintes au sujet des garanties d'exécution qu'offrait la concession portugaise et le ministre pour dissiper ces soupçons, qui visaient principalement à la personne du concessionnaire, n'avait guère d'autre moyen que d'invoquer l'obligation de l'article 51 de la concession, en faisant ressortir que la compagnie portugaise était sur le point d'être créée, et que, par conséquent, le principal motif des craintes de la députation allait disparaître.

La lecture de toute la correspondance échangée à cette occasion, est fort instructive, mais il suffit d'en citer deux passages pour mettre en relief le concours de circonstances qui se produisit alors. La députation s'exprimait ainsi:

«Les démarches pour s'entendre directement avec ce concessionnaire restèrent sans résultat, celui-ci ayant d'abord opposé aux tentatives d'entente des refus hautains, et ayant fait ensuite une proposition inacceptable au dernier degré. Sa proposition tendait à louer son tronçon pour trente-cinq années à un prix de 5 pour cent de son capital, évalué à £ 925:000, ce qui reviendrait à un paiement annuel de £ 55:500. Une compagnie qui acceptât de pareilles propositions mériterait à coup sûr la faillite qui serait la suite inévitable d'un arrangement de ce genre [1].»

Le ministre répondait:

«Vous ne sauriez croire assurément que le gouvernement portugais ne remplirait pas ses engagements, et quant au concessionnaire il n'y avait rien alors, et il n'y a

[1] Série A, page 73, alinéa 4.

rien encore aujourd'hui qui puisse autoriser un doute. En tous cas il faudrait attendre la fin des délais, d'ailleurs très courts, qu'on lui a fixé, pour se voir si la concession resterait nulle.

«La compagnie portugaise doit être bientôt organisée, je crois même que l'acte de sa fondation a été dressé aujourd'hui ou avant-hier par devant notaire; ...mais en tout cas elle doit être formée jusqu'au 14 juin, sous peine de perte de la concession, et je peux assurer vos excellences, que je serai là-dessus inexorable, et qu'au délai fixé, ou la compagnie sera formée, ou la concession sera perdue pour le concessionaire. En présence d'une compagnie portugaise soumise aux lois portugaises, la future compagnie hollandaise, si vous la formez, comme je l'espère, n'aura rien à craindre [1].»

Foi esta a opportunidade escolhida pelo concessionario para a apresentação do segundo projecto de estatutos. Elle sabia que era urgente para o ministro ter este argumento de facto, com que podesse acalmar as prevenções da deputação a proposito de uma convenção que tinha de ser negociada de prompto. Por isso o processo corre rapido: dentro de oito dias (6 a 14 de maio), o projecto é examinado, auctorisado, reduzido a escriptura e approvado por decreto.

Vejamos o que ha n'elle de menos compativel com a lei e com a concessão.

Pelos artigos 2.° e 20.° permittiu-se que uma commissão de directores podesse funccionar fóra de Lisboa, em Londres ou n'outro ponto. De quantos membros se deverá compor essa commissão vae-se dizendo pouco a pouco: dos directores residentes no estrangeiro, diz o artigo 2.°; que a direcção se compõe de sete membros, tres dos quaes serão portuguezes e residentes em Portugal, acrescenta o artigo 9.°; e no artigo 20.° conclue-se: «Como se disse no artigo 2.°, haverá em Londres ou em qual-

[1] Serie A, pag. 76 e 77.

rien encore aujourd'hui qui puisse autoriser un doute. En tous cas il faudrait attendre la fin des délais, d'ailleurs très courts, qu'on lui a fixé, pour savoir si la concession resterait nulle.

«La compagnie portugaise doit être bientôt organisée, je crois même que l'acte de sa fondation a été dressé aujourd'hui ou avant-hier par devant notaire; ... mais en tout cas elle doit être formée jusqu'au 14 juin, sous peine de perte de la concession, et je peux assurer vos excellences, que je serai là-dessus inexorable, et qu'au délai fixé, ou la compagnie sera formée, ou la concession sera perdue pour le concessionaire. En présence d'une compagnie portugaise soumise aux lois portugaises, la future compagnie hollandaise, si vous la formez, comme je l'espère, n'aura rien à craindre [1].»

Ce fut le moment choisi par le concessionnaire pour la présentation du deuxième projet. Il savait combien le ministre était pressé d'utiliser cet argument de fait pour dissiper les appréhensions de la députation transvaalienne, en vue d'une convention qui devait être conclue sans retard. C'est pourquoi les formalités légales ne traînent point en longueur; dans le délai de huit jours (6 au 14 mai), le projet est discuté, autorisé, rédigé sous forme d'acte notarié et approuvé par un décret.

Examinons maintenant ce que ce projet renferme d'incompatible avec la loi et avec la concession.

Les articles 2 et 20 permettent qu'une commission de directeurs fonctionne à Londres ou dans n'importe quelle ville autre que Lisbonne. Le nombre de membres composant cette commission est déterminé progressivement. L'article 2 fixe celui des directeurs résidant à l'étranger; l'article 9 ajoute que la direction se composera de sept membres, dont trois seront portugais et résideront en Portugal; enfin l'article 20 stipule: «Ainsi qu'il est dit dans l'article 2, il y aura à Londres ou ailleurs un

[1] Série A, pages 76 et 77.

quer outro ponto, uma commissão *permanente* composta de *quatro* directores residentes no estrangeiro».

Se a constituição d'esta commissão, que ficava representando a maioria da direcção, era um facto attentatorio da nacionalidade da companhia, porque, pelo menos, lhe consentia uma séde para deliberações no estrangeiro, mais grave era ainda a natureza das attribuições conferidas áquella commissão, e a posição subalterna em que parecia ficar a parte portugueza da direcção. É materia confusamente exposta nos diversos paragraphos do artigo 20.°, mas que mais tarde ha de servir de argumento para a inacção ou apathia da direcção nos casos mais urgentes e instantes quanto á execução da concessão.

Nada de parecido havia no projecto primitivo, porque nem se creava a tal commissão de estrangeiros, nem se permittia que a direcção pudesse funccionar fóra da séde legal em Lisboa.

Pelo artigo 4.° do novo projecto, talvez se pretendesse abrir uma porta para a pretensão, a que já fizemos referencia, sobre a permanencia dos direitos do concessionario. É tambem disposição nova, e estamos longe de acreditar que fosse imposta pelo governo, a quem aliás parecia aproveitar exclusivamente.

Trata-se de dizer os fins da companhia, e entre elles menciona-se o de obter o exclusivo da construcção e exploração do caminho de ferro; acrescentando-se: «construcção em que o concessionario fica solidariamente responsavel com a companhia».

É uma estipulação toda em favor do governo; mas poderá servir de pretexto, pelo menos, para o concessionario se impor á companhia como empreiteiro geral da construcção, e para se dizer ligado á empreza, se não pela subsistencia de direitos, pelo vinculo de obrigações e responsabilidades.

No artigo 8.° lia-se:

comité *permanent,* composé de *quatre* directeurs résidant à l'étranger».

Si la constitution de cette commission, qui représentait dès lors la majorité de la direction, était un fait attentatoire à la nationalité de la compagnie, puisqu'elle permettait un siége de délibérations en pays étranger, autrement grave était la nature des attributions conférées à cette commission et la position subalterne que l'élément portugais allait occuper dans la direction. Cette matière, confusément traitée dans les différents paragraphes de l'article 20, va servir plus tard d'argument pour excuser l'inaction et l'apathie de la direction dans les cas les plus urgents de l'exécution de la concession.

Le projet primitif ne contenait aucune disposition semblable, car il ne prescrivait pas la création de la commission étrangère, pas plus qu'il ne permettait à la direction de fonctionner hors de son siége légal à Lisbonne.

L'article 4 du nouveau projet était peut-être destiné à faire naître de la part du concessionnaire la prétention dont nous avons déjà parlé, concernant la permanence de ses droits. C'est encore là une disposition nouvelle et nous ne saurions croire qu'elle aît été imposée par le gouvernement, bien qu'elle paraisse lui être exclusivement favorable.

Il est question de définir les différents buts de la compagnie et parmi eux on indique celui d'obtenir le privilége de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, mais on ajoute: «construction dont le concessionnaire est solidairement responsable avec la compagnie».

C'est là une disposition entièrement en faveur du gouvernement, mais elle pourra servir, tout au moins, de prétexte au concessionnaire pour s'imposer à la compagnie comme entrepreneur général de la construction et se dire attaché à l'entreprise, sinon par la conservation de droits, du moins par le lien des obligations et des responsabilités.

Dans l'article 8, on disait:

«A companhia póde liberar quaesquer das suas acções em pagamento total, ou em parte, quer da transferencia d'esta concessão, quer aos contratadores que emprehenderem construir o caminho de ferro ou suas linhas telegraphicas ou telephonicas; e a acceitação pela companhia de tal contrato será considerada em todo o sentido como pagamento pelas acções em dinheiro e avaliado como o proprio dinheiro.»

É outra das taes modificações de fórma que o concessionario entendeu dever inserir no segundo projecto; e tanto mais anodina podia parecer, quanto era certo declarar-se no artigo 5.°, que o capital social, emittido n'uma só serie, estava integralmente subscripto.

Se o capital estava emittido e subscripto, como é que se figurava a hypothese d'esta especie de acções reservadas para futuras operações? A ter de se entender, que era uma faculdade de liberar acções subscriptas, sem desembolso de capital, a disposição não só contrariava o expresso preceito consignado no artigo 8.° da lei de 1867, mas até, nos termos do mesmo artigo, se devia ter como clausula ou estipulação nulla.

Como se vê, era uma disposição confusamente redigida, mas contra a qual, na peior hypothese, parecia haver o recurso da nullidade imposta pela lei.

O que se não podia nem devia suppor, é que todo o capital da companhia havia de ser sophismado á sombra d'esta disposição, figurando agora como base da responsabilidade social, poucos dias mais tarde figurando como preço da concessão e ao mesmo tempo como garantia de uma emissão de obrigações, e no fim de tudo servindo de fundamento para um pedido de indemnisações, como se um só ceitil d'aquelle fundo phantastico tivesse sido real e effectivamente desembolsado!

Fixou-se em £ 500:000 o fundo social, como poderia ter sido de um, dois ou tres milhões esterlinos, sem maior dispendio nem

«La compagnie peut libérer une quantité quelconque de ses actions pour le paiement total ou partiel soit du transfert de cette concession, soit des entrepreneurs qui contracteront la construction du chemin de fer ou des lignes télégraphiques ou téléphoniques de celui-ci, et l'acceptation d'un tel contrat par la compagnie sera considérée, pour tous les effets, comme paiement en espèces, les actions étant estimées comme de l'argent.»

C'est encore là une des modifications de forme que le concessionnaire crut devoir insérer dans le second projet, modification qui pouvait paraître d'autant plus anodine qu'il était déclaré à l'article 5 que le capital social, émis en une seule série, se trouvait intégralement souscrit.

Or, si le capital était émis et souscrit, comment pouvait-on se représenter que des actions fussent réservées pour des opérations futures? Si on voulait dire par là qu'il était permis de libérer des actions souscriptes, sans débourser de capital, cette disposition non seulement était contraire à l'esprit de l'article 8 de la loi de 1867, mais même, aux termes de ce même article, elle devait être considérée comme une clause nulle.

Ainsi qu'on le voit, c'était une disposition confusément rédigée, mais contre laquelle, dans l'hypothèse la moins favorable, paraissait exister le recours de nullité imposé par la loi.

Ce qu'on ne pouvait et ce qu'on ne devait admettre ni supposer, c'est que tout le capital de la compagnie deviendrait une fiction, à l'ombre de cette disposition. Invoqué aujourd'hui comme base de la responsabilité sociale, il figurera quelques jours après comme prix de la concession et en même temps comme garantie d'une émission d'obligations, et finira par servir de base à une demande d'indemnité, comme si un seul centime de ce capital fantastique avait été réellement et effectivement déboursé!

Le fonds social de la compagnie fut fixé à £ 500·000, comme il aurait pu l'être aussi bien à deux ou trois millions sterling, sans

maior desembolso do que se tivesse sido de £ 50:000!

Não se acredita; mas o contrato de 26 de maio é de uma clareza que não admitte duvidas [1].

Digamos desde já: o governo portuguez só muito tarde é que teve conhecimento d'esse contrato. Foi em 16 de fevereiro de 1887 [2] que a direcção da companhia lhe enviou esse documento, quando ella propria se limitou a historiar por alto a vida artificial da companhia, dizendo que se abstinha de fazer commentarios.

O contrato de 26 de maio é uma especie de *circulo vicioso* e labora no defeito de uma *petição de principio*. O circulo vicioso está em que o concessionario forma a companhia para construir o caminho de ferro, e a companhia encarrega o concessionario de fazer essa construcção; e como para haver construcção era necessario capital, para haver capital era necessario uma companhia, e para haver companhia era necessario quem desse dinheiro, anda-se em volta d'este principio essencial, sem ser possivel demonstrar-se que se encontrou o dinheiro e que realmente houve capital social desembolsado, pago e realisado, como manda a lei e como não póde deixar de ser, para garantia da propria responsabilidade limitada.

O capital social dividia-se em 500:000 acções de 4$500 réis cada uma. Diz-nos o artigo 2.° do contrato de 26 de maio, que o concessionario subscrevêra, á sua parte, por 498:940 acções, d'onde resulta que a parte de todos os outros subscriptores foi de 1:060 acções. Corresponde isto, em dinheiro, ao seguinte:

Parte do concessionario..	2.245:230$000
Parte dos outros subscriptores.....	4:770$000
Total	2.250:000$000

O artigo 4.° da lei de 1867 manda que os estatutos das sociedades anonymas sejam

[1] Serie E, n.° 4.
[2] Serie G, n.° 19.

plus de frais ni de débours que s'il s'était agi de £ 50:000!

On a peine à le croire; mais le contrat du 26 mai est d'une clarté qui n'admet pas de doutes [1].

Disons-le d'ors et déjà: le gouvernement portugais n'eut connaissance de ce contrat que fort tard. Ce fut le 16 février 1887 [2] que la direction de la compagnie lui envoya ce document, se bornant à mentionner en deux traits l'existence artificielle de la compagnie et déclarant qu'elle s'abstenait de faire des commentaires.

Le contrat du 26 mai est une espèce de *cercle vicieux* et pèche par *pétition de principe*. Le cercle vicieux consiste en ce que le concessionnaire forme la compagnie pour construire le chemin de fer et la compagnie charge le concessionnaire d'exécuter cette construction. Or, comme toute construction suppose le capital nécessaire, que ce capital exige une compagnie, et que pour créer une compagnie il faut des bailleurs de fonds, il s'en suit qu'on tourne sans cesse autour d'un principe essentiel, sans qu'il soit possible de démontrer qu'on a réellement trouvé l'argent, qu'il y a eu un capital social déboursé, payé et réalisé, comme la loi l'ordonne et comme c'est de rigueur, pour garantir la responsabilité limitée.

Le capital social se divisait en 500:000 actions de 4$500 réis chacune. L'article 2 du contrat du 26 mai déclare que le concessionnaire avait souscrit, pour sa part, 498:940 actions, d'où il résulte que la part de tous les autres souscripteurs a été de 1:060 actions, ce qui se traduit en chiffres comme suit:

Part du concessionnaire..	2.245:230$000
Part des autres souscripteurs	4:770$000
Total	2.250:000$000

L'article 4 de la loi de 1867 stipule que les statuts des sociétés anonymes seront

[1] Série E, n° 4.
[2] Série G, n° 19.

sempre reduzidos a escriptura publica, e prohibe que esta se faça sem que se prove o pagamento de 5 por cento do capital subscripto. Houve, portanto, necessidade de apurar 112:500$000 réis em dinheiro, para representar essa primeira entrada. Assim se fez, porque em 12 de maio depositou-se na succursal de um banco de provincia essa quantia, dizendo-se que era d'esta proveniencia e que ficava á disposição do depositante: o mesmo individuo que representou o concessionario no contrato de 14 de dezembro de 1883.

Temos, pois, que o capital social em 26 de maio comprehendia:

Capital realisado.....		112:500$000
Sendo:		
Pelo concessionario..	112:261$500	
Pelos outros.....	238$500	
Capital não realisado.....		2.137:500$000
Sendo:		
Do concessionario..	2.132:968$500	
Dos outros.....	4:531$500	
Total.....		2.250:000$000

Tal era a situação quando se fez o contrato de 26 de maio, pelo qual o concessionario cede á companhia toda a concessão de 14 de dezembro de 1883, e recebe em troca, como preço d'esta cessão e indemnisação de todas as despezas feitas, por um lado £ 26:007 em dinheiro (117:031$500 réis), e por outro lado as 498:940 acções, com a declaração de se considerarem liberadas e pagas.

Onde podia a companhia ir buscar este dinheiro, que não fosse ao proprio deposito dos 5 por cento e ao capital não realisado pelos outros subscriptores?

Parece que assim se fez, porque, sommando o deposito com o debito dos outros subscriptores, chegâmos á fraccionada quantia de £ 26:007 ou réis 117:031$500, que o concessionario não dispensou como indemnisação das despezas feitas.

O concessionario leva tudo, até o ultimo ceitil. Resta saber se levou grande cousa, alem do papel das acções, porque o dinheiro...

toujours rédigés sous forme d'acte notarié, et ne permet point que cet acte soit dressé sans preuve préalable du paiement de 5 pour cent du capital souscrit. Il a donc fallu réaliser 112:500$000 réis en argent pour représenter cette première mise. C'est ce que l'on fit, car le 12 mai cette somme fut versée dans la succursale d'une banque régionale, et l'on déclara qu'elle provenait de cette première mise et qu'elle y restait à la disposition du déposant, c'est-à-dire du même individu qui représentait le concessionnaire dans la concession du 14 décembre 1883.

Ainsi donc, le capital social au 26 mai comprenait:

Capital réalisé.....		112:500$000
Soit:		
Par le concessionnaire	112:261$500	
Par les autres.....	238$500	
Capital non réalisé.....		2.137:500$000
Soit:		
Du concessionnaire..	2.132:968$500	
Des autres.....	4:531$500	
Total.....		2.250:000$000

Telle était la situation lors de la signature du contrat dú 26 mai, par lequel le concessionnaire cède à la compagnie tous les droits octroyés par la concession du 14 décembre, et reçoit en échange, comme prix de cette cession et comme indemnité de tous ses débours, d'un côté £ 26:007 en argent (réis 117:031$500) et de l'autre les 498:940 actions libérées et payées.

A quelle source la compagnie pouvait-elle aller puiser cet argent, si ce n'est en recourant au dépôt même des 5 pour cent, et au capital non réalisé par les autres souscripteurs?

C'est, paraît-il, ce que l'on a fait, puisque, en additionnant le dépôt avec le débit des autres souscripteurs, on arrive au même chiffre fractionné de £ 26:007, soit réis 117:031$500, attribués au concessionnaire à titre d'indemnité pour ses dépenses.

Le concessionnaire accapare tout, jusqu'au dernier centime. Reste à savoir si c'était beaucoup, en dehors du papier des

ro, diga-se a verdade, parece tambem ter figurado mais no papel do que em especie. A sophismação da lei era palpavel, porque nem sequer se respeitou o deposito dos 5 por cento.

Tudo isto, repetimos, se poderia ter feito com um capital dez vezes maior ou dez vezes menor, sem que os sacrificios pecuniarios dos subscriptores se aggravassem ou attenuassem, e sem que a companhia ficasse mais ou menos habilitada do que ficou.

Para o concessionario o que importava era attribuir á sua concessão um preço elevado, sem deixar em poder da companhia capital algum com que por acaso ella quizesse ter a velleidade de se tornar independente.

No trecho que ha pouco transcrevemos, dizia a deputação do Transvaal que o concessionario lhe pedira, como arrendamento da linha por trinta e cinco annos, a renda de 5 por cento sobre um capital de £ 925:000.

Ainda não estavam approvados os estatutos, nem constituida a companhia, e já o concessionario especulava com as £ 500:000 do phantastico capital social, e com £ 425:000 de obrigações, que a companhia o auctorisou a emittir, no uso de uma disposição estatuaria que tambem merece critica especial.

A lei de 1867 é muito expressa e cautelosa quanto á faculdade da emissão de obrigações por parte das sociedades anonymas. O artigo 38.º só permitte que se use d'essa faculdade, dando-se as seguintes condições: estar definitivamente constituida a sociedade; não ser a emissão de valor nominal superior ao capital social *effectivamente pago;* serem todas as emissões do mesmo typo e sem vantagens especiaes para qualquer d'ellas; finalmente, estabelecendo-se uma annuidade certa para amortisação e juros do capital assim levantado.

Os estatutos occuparam-se d'este assumpto no artigo 43.º, e escusado é dizer que

actions, vu que le numéraire a eu une existence tant soit peu effective. La sophistication de la loi était évidente, car on n'a pas même épargné le dépôt de la première mise.

Tout ce qui vient d'être exposé aurait pu être fait, nous le répétons, avec un capital dix fois plus grand ou dix fois plus petit, sans que les sacrifices pécuniaires des souscripteurs eussent été ni aggravés ni atténués, et sans que la situation de la compagnie n'en devînt ni plus ni moins favorable.

Ce qui importait au concessionnaire, c'était d'assurer à sa concession un prix élevé, sans laisser entre les mains de la compagnie aucun capital qui lui permît, le cas échéant, de se rendre indépendante.

Dans le passage de la correspondance que nous avons transcrit plus haut, la députation du Transvaal disait que le concessionnaire lui avait demandé, comme bail de la ligne pendant trente-cinq ans, le revenu de 5 pour cent sur un capital de £ 925:000.

Les statuts n'étaient pas encore approuvés, ni la compagnie constituée, que le concessionnaire spéculait déjà sur les £ 500:000 du capital social fictif, et sur les £ 425:000 d'obligations que la compagnie l'avait autorisé à émettre, en vertu d'une disposition statutaire également digne d'une critique spéciale.

La loi de 1867 est fort explicite et prévoyante relativement à la faculté de l'émission des obligations par les sociétés anonymes. L'article 38 de cette loi ne reconnaît le droit d'émission que dans les conditions ci-dessous: la compagnie devra se trouver définitivement constituée; l'émission de la valeur nominale ne devra pas être supérieure au capital social *effectivement versé;* toutes les émissions devront être du même type et sans avantage spécial en faveur d'aucune d'elles; il faut enfin qu'il soit établi une annuité certaine pour l'amortissement et les intérêts du capital ainsi réalisé.

Les statuts ont prévu cette question à l'article 43, et il est inutile de dire qu'elle

o fizeram em termos diversos e mais graves do que os propostos no projecto approvado pela portaria de 24 de março. N'este consignava-se a faculdade em modo generico, que não contrariava os preceitos legaes. Nos estatutos auctorisa-se desde logo uma emissão de £ 425:000, definem-se as condições dos titulos, estabelecem-se garantias especiaes, que podem ir até hypotheca de bens que a companhia não possue, e figuram-se casos e hypotheses, que, realmente, mais são de notar pelo confronto com o futuro contrato de 26 de maio, do que pela contravenção que representam do espirito e letra da lei.

Voltemos, pois, ao contrato de 26 de maio, que não é menos extrordinario na segunda parte do que vimos ser na primeira.

Pelos artigos 4.º a 6.º, a companhia encarrega o concessionario de construir, por empreitada geral, a linha, no praso e com as condições ahi estipuladas, entre as quaes se comprehendia a do complemento dos estudos do traçado Machado. Note-se que, apesar de não haver ainda projecto algum approvado, o praso da construcção foi fixado em tres annos a contar da data d'este contrato.

Falta, porém, entre essas condições designar qual o preço da empreitada; e, por mais que se examine o resto do contrato, não se encontra definição explicita d'este ponto essencial.

No final do artigo 7.º diz-se, que a companhia entrega as £ 425:000 de obrigações ao empreiteiro para a construcção e provimento do caminho de ferro. O artigo 8.º acrescenta, que a emissão será feita por conta e risco do empreiteiro. Tambem de sua conta correrá o pagamento dos coupons, que se vencerem durante a construcção, se elle não alcançar que esses coupons fiquem em móra até que a companhia os possa pagar. Mais ainda: o empreiteiro concorda em adiantar trimestralmente o dinheiro necessario para as despezas do escriptorio, durante o periodo da construcção e mais seis mezes; e obriga-se a fazer os depositos, a que a companhia é obri-

y est traitée en des termes différents de ceux proposés dans le projet approuvé par l'arrêté ministériel du 24 mars. Dans ce projet, la faculté d'émission était fixée d'une manière générique qui ne violait point les dispositions légales. Les statuts autorisent immédiatement une émission de £ 425:000; ils établissent des garanties spéciales, s'étendant jusqu'à l'hypothèque de biens que la compagnie ne possède pas, et forgent des cas et des hypothèses plus surprenants encore par leur confrontation avec le futur contrat du 26 mai, que par la contravention qu'ils représentent à la lettre et à l'esprit de la loi.

Revenons donc au contrat du 26 mai, qui n'est pas moins extraordinaire dans sa seconde partie que dans la première.

Par les articles 4 à 6, la compagnie confie au concessionnaire le soin de construire toute la ligne à forfait, dans le délai et suivant les conditions y stipulées, dont l'une visait aux études complémentaires du tracé. Il est à remarquer que, le tracé n'étant pas encore approuvé, on fixait pour la construction le délai de trois ans comptés de la date de ce contrat.

On a beau examiner le reste des clauses du contrat; on n'y trouve point la désignation du prix de l'entreprise, bien que ce soit une condition essentielle.

A la fin de l'article 7, il est dit que la compagnie livre à l'entrepreneur les £ 425:000 d'obligations pour la construction et l'approvisionnement du chemin de fer. L'article 8 ajoute que l'émission sera faite au compte et aux risques de l'entrepreneur. Le paiement des coupons échus pendant la construction sera aussi pour son compte, s'il n'obtient pas que ces coupons demeurent en suspens jusqu'à ce que la compagnie puisse les payer. Il y a plus: L'entrepreneur consent à avancer trimestriellement les fonds nécessaires pour les frais de bureau pendant la période de construction augmentée encore de six mois, et il s'engage à verser les dépôts auxquels

gada nos termos do contrato de 14 de dezembro. Preço da empreitada é que se não diz, nem cousa que com isso se pareça, a não ser que tomemos como tal o valor das obrigações entregues.

O caminho de ferro, comprehendida a ultima secção, foi orçado pelo engenheiro Machado em £ 281:000[1]. O artigo 4.º do contrato de 26 de maio obrigava o empreiteiro a proceder á construcção segundo o projecto do engenheiro portuguez. A esse tempo já a portaria de 24 de maio[2] tinha consentido em alterações, que todas concorriam para simplificar a construcção e diminuir-lhe o custo. Será, portanto, difficil de admittir, que o preço da empreitada de uma obra orçada em £ 281:000 fosse pago adiantadamente com £ 425:000.

Isto seria de tal modo exorbitante, que nos parece mais plausivel admittir que não houve preço certo para a empreitada, e que os algarismos n'esta parte do contrato são tão phantasticos como na primeira parte. Imaginar uma emissão de £ 425:000 para uma obra que deve custar, quando muito, £ 281:000, é proprio de quem fixa em £ 500:000 o capital social de uma sociedade de responsabilidade limitada, sabendo que esse capital só terá uma representação effectiva até 5 por cento, e isto mesmo só durante alguns dias.

Tal foi o modo como o concessionario se desempenhou da obrigação contrahida pelo artigo 51.º do contrato.

De uma empreza em projecto e de uma concessão no papel, soube já tirar partido para a reputar em £ 925:000 e pedir sobre essa base uma annuidade de £ 55:500 por trinta e cinco annos. Fez a companhia para cumprir os fins do contrato; mas, por um lado, retira-lhe todo o fundo social, a titulo de preço pela venda da concessão, e, por outro lado, como que recupera a propria concessão, fazendo-se empreiteiro ge-

[1] Serie B, pag. 75.
[2] Serie F, n.º 2.

la compagnie se tentue aux termes du contrat du 14 décembre. Quant au prix du forfait, il n'y est pas fait la moindre allusion, à moins qu'on ne veuille considérer comme tel la valeur des obligations remises.

Le chemin de fer, y compris la dernière section, fut estimé à £ 281:000[1] par l'ingénieur Machado. L'article 4 du contrat du 26 mai oblige l'entrepreneur à procéder à sa construction suivant le projet de l'ingénieur portugais. A cette époque, l'arrêté ministériel du 24 mai[2] avait déjà autorisé différentes modifications, tendant à simplifier cette construction et à en diminuer le prix. Il est donc difficile d'admettre que le prix du forfait d'un ouvrage calculé à £ 281:000 fut payé par anticipation avec £ 425:000.

Cette supposition est tellement absurde que nous croyons plus logique d'admettre qu'il n'y a jamais eu de prix fixe et certain pour l'entreprise, et que, dans cette partie du contrat, les chiffres sont aussi fictifs que dans la première. Imaginer une émission de £ 425:000 pour un ouvrage qui doit coûter, tout au plus, £ 281:000, ne doit pas étonner de la part d'un concessionnaire qui fixe à £ 500:000 le capital social d'une société à responsabilité limitée, sachant que ce capital sera à peine représenté par un versement effectif de 5 pour cent au maximum, et cela même pendant une simple durée de quelques jours.

Telle a été la manière dont le concessionnaire a tenu les engagements contractés par l'article 51 du contrat.

Il sait déjà tirer parti d'une entreprise en projet et d'une concession sur le papier pour l'estimer à £ 925:000, et pour exiger sur cette base une annuité de £ 55:500 pendant trente-cinq ans. Il organise la compagnie pour faire semblant d'exécuter la teneur du contrat, mais il lui retire d'un côté tout le fonds social comme prix de vente de la concession, et de l'autre, il rachète pour ainsi dire cette conces-

[1] Série B, pag. 73.
[2] Série F, n° 2.

ral, recebendo as obrigações e deixando a companhia em tal penuria de meios que, por favor, concorda em lhe adiantar trimestralmente as despezas de escriptorio, e em depositar as cauções exigidas no contrato.

É sob estes auspicios que começa a vida amargurada da companhia portugueza, sem acção propria, sem dinheiro, sem credito, e á mercê de um empreiteiro geral que lhe ha de dictar a lei.

Por analogia de materia, seguir-se-ía agora tratar dos novos estatutos que a companhia requereu e obteve em fins de 1885.

Reservâmos, porém, este assumpto para o capitulo seguinte, onde a exposição chronologica dos factos melhor fará sobresaír a coincidencia d'essa com outras pretensões da companhia.

sion en se faisant nommer entrepreneur général. Il s'empare alors des obligations et laisse la compagnie en un tel état de pénurie qu'il consent, à titre de faveur, à lui avancer trimestriellement la valeur des frais de bureau et à déposer les cautionnements exigés par la concession.

C'est sous ces auspices que la compagnie portugaise commence à traîner sa pénible existence, privée d'action, d'argent et de crédit, et à la merci d'un entrepreneur qui va lui dicter sa loi.

Par analogie de matière, nous devrions aborder en ce moment l'examen des nouveaux statuts que la compagnie a présentés et qui furent approuvés à la fin de 1885.

Nous réservons toutefois cette question pour le chapitre suivant, où l'exposition chronologique des faits pourra mieux mettre en relief la coincidence de cette prétention avec d'autres soulevées par la compagnie.

CAPITULO IV

Das relações entre o governo e a companhia até o começo dos trabalhos

(Maio de 1884 a maio de 1886)

SUMMARIO

Considerações sobre as difficuldades com que luctam os governos para conduzir as suas relações com as emprezas concessionarias de obras publicas.—Perigo das excessivas condescendencias e dos extremos rigores.—Difficuldade de manter um justo equilibrio entre aquelles extremos.—Os nove pedidos da companhia em requerimento de 20 de maio de 1884.—Falta de opportunidade d'esses pedidos.—Deferimento que tiveram por portaria de 24 d'esse mez a fim de facilitar a execução do contrato.—Em que pontos contrariaram a concessão e serviram os interesses da companhia.—Novos pedidos em requerimento de 5 de fevereiro de 1885 sob evidente pressão do concessionario.—Deferimento que tiveram por portaria de 3 de março seguinte.—Planos e projectos do concessionario que revelam o seu proposito de querer negociar a concessão em vez de a executar lealmente.—Como, por que modo e com quem.—Importancia do direito de fixar as tarifas sobre o ponto de vista d'esta especulação.—O que se faz para se conseguir um reconhecimento de tal direito.—Como se deve entender o silencio do contrato a este respeito.—Rasões de inducção para a intervenção do governo, segundo diversos artigos.—Disposições da legislação portugueza sobre este assumpto.—Incongruencias da argumentação dos interessados a este respeito.—Officio da companhia em 30 de abril de 1885.—Resposta que teve em 4 de maio.—A causa determinante foi o desejo de ajudar a companhia a vencer as suas difficuldades financeiras.—Era uma falsa causa, segundo os bons principios.—Inconvenientes d'esta resposta, e partido que d'ella se tirou, sem vantagem alguma para o fim que o ministro tinha em vista.—Analyse da resposta.—Reconheceu-se implicitamente que a pretensão da companhia se não fundava em artigo algum da concessão porque se fez referencia exclusiva aos estatutos de 1884.—Estes não podiam alterar as condições da concessão, e de facto, n'este ponto, não fizeram alteração.—Analyse do artigo 17.º n.º 2.º dos estatutos.—Mais se comprova a falta de fundamento d'esta referencia pela disposição que veiu a incluir-se nos estatutos de 1885.—Em que consistiu e por que modo se inseriu.—Concomitancia da reforma dos estatutos com outros pedidos da companhia, em fins de 1885.—O pedido da concessão dupla de terrenos.—O pedido da prorogação do praso da construcção por um anno, sob condição dos trabalhos começarem em junho de 1886.—O ministro só desattendeu o pedido da concessão dupla de terrenos.—Concede-se a prorogação do praso por decreto de 28 de dezembro de 1885.—Fiado na promessa da companhia, o governo faz saber ao Transvaal que os trabalhos começarão em junho de 1886.—A companhia não cumpre e o governo vê-se forçado a mandar começar os trabalhos para honrar o compromisso tomado.

CHAPITRE IV

Relations entre le gouvernement et la compagnie jusqu'au commencement des travaux

(Mai 1884 à mai 1886)

SOMMAIRE

Considérations sur les difficultés avec lesquelles les gouvernements luttent dans le cours de leurs rapports avec les entreprises concessionnaires de travaux publics.—Dangers des condescendances excessives et des rigueurs extrêmes.—Difficulté de tenir le milieu entre ces deux extrêmes.—Les neuf demandes de la compagnie dans sa requête du 20 mai 1884.—Inopportunité de ces demandes.—Résolution favorable qu'il y a été donnés par arrêté du 24 de ce mois, afin de faciliter l'exécution de la concession.—Points dans lesquels elles sont contraires à la concession et ont servi les intérêts de la compagnie.—Nouvelles demandes, par requête du 5 février 1885, sous la pression évidente du concessionaire.—Résolution favorable qu'elles obtinrent par arrêté du 3 mars suivant.—Plans et projets du concessionnaire qui décellent sa résolution arrêtée de transférer la concession au lieu de loyalement la mettre à exécution.—Comment, de quelle manière, et à qui.—Importance du droit de fixer les tarifs sous le point de vue de cette spéculation.—Ce qu'il a été fait pour obtenir la reconnaissance de ce droit.—Comment doit être interprété le silence de la concession à cet égard.—Raisons par induction pour l'intervention du gouvernement portugais d'après divers articles.—Dispositions de la législation portugaise à ce sujet.—Incongruité dans les raisonnements des intéressés à cet égard.—Lettre de la compagnie du 30 avril 1885.—Réponse qui y a été donnée le 4 mai.—Le motif déterminant a été le désir d'aider la compagnie à surmonter ses embarras financiers.—C'était un faux motif selon les bons principes.—Inconvénients de cette réponse et parti qu'il en a été tiré, sans le moindre avantage pour le but auquel le ministre visait.—Examen de la réponse.—Il a été reconnu implicitement que la prétention de la compagnie ne reposait sur aucun article de la concession, car on se rapporte exclusivement aux statuts de 1884.—Ceux-ci ne pouvaient changer les clauses de la concession et, en effet, sur ce point ils n'y ont fait aucune modification.—Analyse de l'article 17 nº 2.—On démontre mieux le manque de fondement de cette mention par la disposition que l'on vînt à insérer dans les statuts de 1885.—En quoi elle a consisté et comment on l'a insérée.—Concomitance de la réforme des statuts et d'autres demandes de la compagnie à la fin de 1885.—La demande d'une double concession de terrains.—La demande de prorogation d'un an du délai, pour la construction, à charge de faire commencer les travaux en juin 1886.—Le ministre ne refuse que la demande d'une concession double de terrains.—Il a accordé la prorogation du délai par décret du 28 décembre 1885.—Comptant sur la promesse de la compagnie, le gouvernement a fait savoir au Transvaal que les travaux commenceraient en juin de 1886.—La compagnie ne s'en acquitte pas et le gouvernement se voit forcé à faire attaquer les travaux pour remplir l'engagement pris.

CAPITULO IV

Das relações entre o governo e a companhia até o começo dos trabalhos

(Maio de 1884 a maio de 1886)

As relações entre governos e companhias, a proposito da execução de contratos de concessão, são sempre mais difficeis de conduzir por parte dos governos do que por parte das companhias. A rasão da differença está principalmente, em que as companhias não obedecem a outro mobil que não seja o do proprio interesse, como concessionarios emquanto os governos, alem dos direitos e deveres que assumem para com as companhias pela outorga das concessões, mantêem sempre os attributos do poder publico que lhes está confiado, e têem de regular o seu procedimento segundo conveniencias que nem sempre são as do proprio interesse como outorgantes.

Por via de regra, os contratos de obras publicas são garantidos com grande apparato de clausulas comminatorias para as emprezas, cauções, multas e outras diversas penalidades; mas a excepção é, que essas garantias sejam reclamadas e realisadas em todo o rigor da letra dos contratos, e que as emprezas não encontrem uma ou outra evasiva para poderem ser relevadas das faltas em que tenham incorrido, já por equidade, já por attenção aos capitaes compromettidos, já por força maior, que é geralmente a causa mais invocada em casos taes.

Em these poderá parecer, que tendo os governos por si a força, que lhes dá a auctoridade propria, a influencia, que lhes resulta da posição social, e o direito, que lhes

CHAPITRE IV

Relations entre le gouvernement et la compagnie jusqu'au commencement des travaux

(Mai 1884 à mai 1886)

Les bons rapports entre les gouvernements et les compagnies, à propos de l'exécution des concessions, sont toujours plus difficiles à entretenir de la part des gouvernements que de la part des compagnies. La raison de cette différence consiste surtout en ce que les compagnies n'obéissent à aucun autre mobile que celui de leurs propres intérêts, comme concessionnaires, tandis que les gouvernements, en dehors de leur qualité de pouvoir concédant, conservent les attributions de l'autorité publique qui leur sont confiées, et sont obligés de régler leur conduite sur des convenances qui ne sont pas toujours d'accord avec leur propres intérêts.

Dans la règle, les actes de concessions pour des travaux publics se trouvent garantis par une infinité de clauses comminatoires pour les entreprises, telles que cautions, amendes et autres pénalités; mais il est rare que ces garanties soient rigoureusement appliquées et que les entreprises ne trouvent point des prétextes pour échapper aux suites des fautes commises, en alléguant tantôt la justice de leur cause, ou l'importance des capitaux engagés, tantôt les cas de force majeure qui sont le motif généralement invoqué en ces circonstances.

En thèse générale, il peut sembler que les gouvernements ayant pour eux la force que leur donne l'autorité, l'influence résultant de leur situation, et le droit qui leur

confere um contrato, nada mais facil do que tornar effectivo esse direito e compellir as emprezas ao rigoroso cumprimento das obrigações que contrahiram.

As hypotheses, porém, abundam, para se concluir que não é assim; e, sobre todas, as mais perigosas são precisamente aquellas em que, no balanço dos direitos e obrigações, a posição dos governos parece ser menos onerosa ou mais favorecida. Então, todas as evasivas servem de desculpa, as circumstancias mais futeis são attenuantes; e se os governos não condescendem, ai d'elles, que são prepotentes, oppressores, e pretendem locupletar-se com jactura alheia.

Alem d'isso, a diversidade dos processos e dos meios de acção é tambem consideravel, entre governos e companhias. O que estas podem tentar para defeza dos seus actos, ou para escusa do não cumprimento das suas obrigações, as mais das vezes é defezo aos governos por consideração do proprio decoro.

A difficuldade está sobretudo em ajuizar da boa fé das emprezas, da sinceridade das suas allegações e da lealdade dos seus intuitos. Em principio, a boa fé é que é de presumir, porque não se contrata com quem nos não mereça bom conceito. A tendencia natural dos governos, portanto, é a de indulgencia para as primeiras faltas e de condescendencia para com as emprezas. Saber onde se ha de parar, quando se entrou n'esse caminho, é maior embaraço, que vae crescendo na proporção da propria indulgencia de que se tiver usado. *Vires acquirit eundo,* se póde então applicar ao desleixo das emprezas. As faltas repetem-se e aggravam-se; as emprezas sentem-se fortes com o apoio encontrado; e os governos podem descer, no plano inclinado das condescendencias, até onde nem por sombras o admittissem de principio.

O periodo de que nos vamos occupar

est attribué par les concessions, rien ne leur est plus facile que de rendre ce droit effectif et d'obliger les compagnies à tenir leurs engagements.

Mais il n'en est pas ainsi, et un grand nombre d'expériences le démontrent. Les cas les plus controversés sont précisement ceux où les gouvernements se sont réservé les situations les moins onéreuses ou les plus favorisées. Alors tous les prétextes servent d'excuse, les faits les plus futiles deviennent des circonstances atténuantes et si les gouvernements refusent d'acquiescer aux exigences des compagnies, malheur à eux, car on les accusera bien vite d'abuser du pouvoir, de se montrer oppresseurs, de prétendre s'enrichir des revers d'autrui.

D'ailleurs, la différence des procédés et des moyens d'action entre les gouvernements et les compagnies est considérable. La dignité personelle et le décorum interdisent, la plupart du temps, aux gouvernements de recourir à des arguments que les compagnies n'hésitent pas à invoquer pour défendre leurs actes, ou pour excuser la non exécution de leurs engagements.

La difficulté consiste à savoir apprécier la bonne foi des entreprises, la sincérité de leurs allégations, la loyauté de leur but. En principe on ne peut moins que d'admettre la bonne foi de la personne à laquelle on accorde une concession, car si elle n'avait, pas inspiré de confiance on n'aurait point traité avec elle. Les gouvernements sont donc naturellement enclins à l'indulgence pour les premières fautes, et à la condescendance envers les entreprises. Mais dès qu'on entre dans la voie des complaisances, plus on a été indulgent, plus on est embarrassé pour savoir à quel point on doit s'arrêter. Le *vires acquirit eundo* peut alors s'appliquer à la négligence des entreprises. Les fautes se multiplient et s'aggravent, les entreprises s'enhardissent, fortes de l'appui qu'elles trouvent, et les gouvernements risquent de se laisser glisser sur la pente fatale de la tolérance, entraînés au delà des limites qu'au début ils n'eussent jamais voulu franchir.

La période dont nous allons nous occu-

apresenta-nos um exemplo frizante d'esse plano inclinado. Se alguem, em maio de 1884, dissesse ao governo, que havia de decorrer o periodo de dois annos sem que houvesse um palmo de caminho de ferro construido, uma travessa apparelhada, um rail comprado; e que, para salvaguardar o futuro da linha ferrea e para honrar compromissos internacionaes, seria elle governo que havia de proceder aos trabalhos da construcção: não só se não acreditaria, como tambem se haveria de affirmar, que, antes de tal extremo, um decreto de rescisão era o unico caminho a adoptar como remedio a tal abandono da concessão.

Os documentos mais interessantes, relativamente a este periodo, estão colleccionados na serie F. O primeiro d'elles é um requerimento de 20 de maio de 1884, em que a companhia pede dispensa de algumas obrigações do contrato, allegando: «que é da maior vantagem concluir esta obra rapidamente, o que se não poderá conseguir sem que o governo pela sua parte procure diminuir quanto possivel as difficuldades que se dão n'este caso especial».

O ultimo documento é um officio de 20 de maio de 1886, em que o governo consigna a declaração da companhia, de não poder começar os trabalhos, e manifesta a resolução de mandar proceder directamente a elles.

O requerimento de 20 de maio contém a seguinte lista de pedidos:

1.° Que a fiscalisação sobre a construcção não possa ter effeito suspensivo sobre a marcha dos trabalhos;

2.° Que onde o contrato manda empregar pedra, ferro ou tijolo, possa a companhia empregar madeira ou qualquer outro material;

3.° Que as auctoridades locaes coadjuvem a construcção no sentido da mais rapida execução;

4.° Que o governo dê por uma vez as auctorisações ou licenças dependentes das auctoridades locaes, segundo o contrato;

per offre un exemple frappant de cette pente fatale. Si, au mois de mai 1884, on avait dit au gouvernement portugais que deux années s'écouleraient sans qu'un pouce de chemin de fer fût construit, sans qu'une traverse fût dégrossie, ni un seul rail acheté; si on lui avait prédit que pour sauvegarder l'avenir de la ligne ferrée et pour respecter des engagements internationaux, c'est lui, gouvernement, qui se verrait dans la nécessité de commencer l'exécution des travaux du chemin de fer, nul membre du gouvernement n'aurait voulu le croire, et tout le monde aurait affirmé qu'avant d'en arriver là, un décret de résiliation était le seul moyen de remédier à une telle inaction de la part du concessionnaire.

Les documents les plus intéressants de cette période se trouvent recueillis dans la série F. Le premier d'entre eux est une requête du 20 mai 1884, où la compagnie demande à être relevée de plusieurs obligations du contrat, en alléguant «qu'il est du plus grand avantage de terminer ces travaux rapidement, ce qu'on ne pourra pas obtenir sans que le gouvernement pour sa part cherche à diminuer le plus possible les difficultés qui se présentent dans ce cas spécial».

Le dernier document est une dépêche du 20 mai 1886, où le gouvernement consigne la déclaration de la compagnie portant qu'elle n'est pas en mesure de commencer les travaux, et manifeste la résolution d'y faire procéder directement.

La requête du 20 mai contient les demandes ci-après:

1° Que le service du contrôle officiel sur la construction ne puisse pas avoir le droit de suspendre la marche des travaux;

2° Que partout où la concession prescrit l'emploi de la pierre, du fer et de la brique, la compagnie puisse les remplacer par le bois ou tout autre matière;

3° Que les autorités locales aident par tous les moyens en leur pouvoir l'exécution rapide de la ligne;

4° Que le gouvernement octroie en une seule fois les permissions qui, d'après la concession, sont dépendantes des autorités locales;

5.° Que a companhia possa começar a construcção onde bem lhe parecer, terminando em qualquer ponto da bahia a leste de Lourenço Marques;

6.° Que a linha possa ser desviada do traçado Machado, respeitados os pontos terminaes e sem excesso nos limites de curvas e rampas;

7.° Que a companhia não é obrigada a ter officinas para construcção do material circulante;

8.° Que a exploração de minas nos terrenos que vierem a pertencer-lhe não fica dependente de requerimento;

9.° Que a concessão de terrenos é perpetua e de pleno dominio.

Alguns d'estes pedidos contrariavam disposições expressas do contrato, outros eram formulados em termos obscuros, para se poder ajuizar do seu verdadeiro alcance. Todos elles, porém, eram de duvidosa opportunidade; porque, sem projecto approvado, sem estudos feitos e sem trabalho algum preparado para a execução do contrato, mal se comprehende que a companhia, seis dias depois de constituida, pudesse ter fundamento serio para propor alterações ou pedir aclarações de um contrato que lhe deveria ter servido de norma para a sua propria constituição. Que o concessionario pedisse essas aclarações, allegando que sem ellas era difficil constituir-se a companhia, poderia ser admissivel, ainda que não fosse justificado; mas que seja a companhia quem as peça, tendo-se constituido para cumprir o contrato e não provando motivo superveniente que justifique as alterações, é uma attitude pouco logica e menos opportuna.

O governo todavia annuiu, fazendo, com algumas reservas, as declarações reclamadas. É o que se póde ver da portaria de 24 de maio [1], cujo principal fundamento é o de

[1] Serie F, n.° 2.

5° Que la compagnie puisse commencer la construction où lui semblera bon, et la terminer en n'importe quel point de la baie à l'est de Lourenço Marques;

6° Que la ligne puisse être détournée du tracé Machado, en respectant les points terminus et sans dépasser les limites des rampes et des rayons des courbes;

7° Que la compagnie ne soit pas obligée d'avoir des ateliers pour la construction du matériel roulant;

8° Que l'exploitation des mines dans les terrains qui lui appartiendraient par la suite, ne soit pas astreinte à des requêtes spéciales;

9° Que la concession des terrains soit à perpétuité et avec le caractère de propriété complète.

Quelques-unes de ces demandes portaient atteinte aux clauses de la concession; d'autres étaient rédigées en des termes tellement obscurs qu'on ne pouvait calculer leur véritable portée; mais toutes offraient des doutes sur leur opportunité. Sans projet approuvé, sans études préalables, sans aucun travail préparatoire pour l'exécution des travaux, comment admettre, en effet, que la compagnie, six jours après sa constitution, pût être sérieusement fondée à venir proposer des modifications ou demander des éclaircissements au sujet d'une concession qui avait dû lui servir de base pour sa propre constitution?! Que le concessionnaire eût sollicité ces renseignements, sous prétexte qu'il ne pouvait s'en passer pour créer la compagnie, cela pouvait s'admettre à la rigueur, mais que ce fût la compagnie qui les sollicitât, lorsqu'elle avait été créée pour se charger de la concession et lorsqu'elle ne pouvait produire aucune raison postérieure pour justifier les modifications demandées, c'était de sa part une démarche peu logique et complètement inopportune.

Cependant le gouvernement obtempéra, non sans quelques réserves, à cette requête. C'est ce qui ressort de l'arrêté ministériel du 24 mai [1], motivé principalement par le

[1] Série F, n° 2.

se querer concorrer para apressar a realisação das obras a que a companhia estava obrigada.

Foi o primeiro passo no plano inclinado das condescendencias para com a companhia. Por agora, ella só allega a conveniencia de abreviar a construcção; mais adiante ha de fazer sentir que não se póde recusar benevolencia e favor a quem tão bizarramente se prestou a fazer o caminho de ferro de graça; e por fim, depois de servida com todas as interpretações, dispensas e aclarações, que tiver requerido, virá dizer que não tem dinheiro para construir e que o culpado de tudo é o governo.

Dissemos que alguns dos pedidos contrariavam disposições expressas do contrato. Taes são, o da substituição dos materiaes nas obras de arte e o da dispensa das officinas de construcção: um e outro, com violação da letra expressa dos artigos 14.° e 17.° Se o contrato diz no artigo 14.°, qu os materiaes devem ser pedra, ferro e tijolo; e no artigo 17.°, que as officinas devem ser para *feitura* e concerto do material circulante: está bem visto, que o permittir-se a substituição d'aquelles materiaes por madeira, ainda que seja provisoriamente, e o declarar-se que as officinas são só para concertos, é mais alguma cousa do que simples aclaração ou interpretação do contrato.

Outros pedidos, se não violavam disposição expressa, annullavam-n'a de algum modo, o que em alguns casos é peior. Tal era o de negar effeitos suspensivos á fiscalisação das obras por parte dos agentes do governo. Quando a fiscalisação fica assim desarmada, perante uma empreza que obtem as outras aclarações, não ha contar com a efficacia dos resultados, porque lhe falta o prestigio necessario para se impor e sancção bastante para ser attendida.

désir du gouvernement d'aider autant que possible la réalisation des travaux auxquels la compagnie s'était engagée.

Ce fut là la première des condescendances envers la compagnie. Au début elle se borne à invoquer la convenance d'abréger la période de construction. Plus tard elle fera sentir qu'on ne peut refuser la bienveillance à qui s'est spontanément offert pour construire gratuitement la ligne, et enfin, après avoir obtenu tout ce qu'elle désirait, la compagnie dira qu'elle n'a pas d'argent pour effectuer la construction, et que le gouvernement en est le seul coupable.

Nous avons dit que quelques-unes des demandes formulées par la compagnie étaient attentatoires aux dispositions de la concession. Ce sont celles relatives au remplacement des matériaux dans les ouvrages d'art et à la suppression des ateliers de construction. L'une et l'autre de ces demandes étaient une violation de la lettre des articles 14 et 17. L'article 14 stipulait que les matériaux employés seraient la pierre, le fer et la brique; l'article 17 établissait que les ateliers seraient destinés à la fabrication et à la réparation du matériel roulant; par conséquent, admettre que ces matériaux seraient remplacés par le bois, même à titre provisoire, déclarer que les ateliers seraient uniquement destinés aux réparations, n'était-ce pas là quelque chose de plus qu'une simple interprétation de la concession?

D'autres demandes de la compagnie, sans violer des dispositions formelles, les annullaient en quelque sorte, ce qui est pire encore en certains cas. Telle était, par exemple, celle qui avait pour but d'enlever aux agents du contrôle du gouvernement la faculté de suspendre les travaux. Lorsqu'une administration se trouve ainsi désarmée, en présence d'une entreprise à laquelle on vient d'accorder toutes les autres demandes, à peu près, il n'y a plus lieu de compter sur l'efficacité des résultats qu'on en attend, car ce contrôle n'a plus le prestige nécessaire pour s'imposer, ni l'autorité indispensable pour se faire obéir.

Havia ainda os pedidos propriamente relativos á interpretação de alguns artigos da concessão, pedidos sobre os quaes a portaria de 24 de maio não dava logar a novas insistencias. Estavam n'este caso os pedidos relativos á exploração das minas, ao direito de propriedade sobre os terrenos e á faculdade de modificações no traçado do caminho de ferro.

Em 5 de fevereiro de 1885, um segundo requerimento da companhia reclama novas aclarações. É evidente que obedece á pressão do concessionario empreiteiro, porque todos os pedidos são no fundo a reproducção, mais ou menos disfarçada, de algumas das alterações que elle propoz a proposito da apresentação do projecto. Temos outra vez a questão do orçamento quanto a estações e material circulante; a pretensão de limites indeterminados para curvas e pendentes, e a liberdade de construcção sem dependencia do traçado approvado. A differença está só em que os pedidos são menos ousados e mais indecisos. Não se fixam nem se citam algarismos quanto ao orçamento; toma-se para termo de comparação, quanto a curvas e rampas, as linhas do Natal, e restringe-se o ultimo pedido ao troço inicial da linha, proximo de Lourenço Marques.

A portaria de 3 de março defere, tambem com reservas, estes tres pedidos. O desejo de facilitar a prompta realisação do caminho de ferro, e de attenuar as difficuldades encontradas pela empreza, que tomou a seu cargo esta obra sem subvenção nem garantia de juro, são os fundamentos d'esta nova prova de benevolencia.

Vae-se ver que não é bastante, nem para apressar a construcção, nem para dar credito a quem o malbaratou.

Vimos como a companhia entregou os seus destinos nas mãos do empreiteiro geral, fazendo um simulacro de contrato que corresponde a uma verdadeira abdicação. Vimos como o cencessionario, na previsão d'esse contrato, valorisava a sua concessão

Il y avait encore les demandes d'interprétation, quant à d'autres dispositions de la concession, sur lesquelles l'arrêté ministériel du 24 mai a été tellement précis qu'on n'en devrait plus parler. Les demandes sur l'exploitation des mines, sur la propriété des terrains, et sur la faculté de modifier le tracé du chemin de fer, étaient de cet ordre.

Le 5 février 1885, une deuxième requête de la compagnie réclame de nouvelles modifications. Il est évident qu'elle cède à la pression de l'entrepreneur concessionnaire, car toutes ses demandes ne sont, au fond, que la reproduction plus ou moins déguisée des changements qu'il a proposés lors de la présentation du projet. C'est ainsi que nous voyons se reproduire la question du devis en ce qui concerne les gares et le matériel roulant, la prétention d'obtenir des limites indéterminées pour les rayons des courbes et l'inclinaison des pentes, et la liberté de construire sans s'assujettir au tracé approuvé par le gouvernement. Cette fois néanmoins les exigences sont plus modestes, et moins bien définies. Il n'est point fixé de chiffres au devis; pour les courbes et les rampes les lignes du Natal sont prises comme terme de comparaison, et la dernière demande est restreinte au premier tronçon de la ligne, près de Lourenço Marques.

L'arrêté ministériel du 3 mars obtempère encore, sous réserves, à ces trois requêtes, et cette nouvelle marque de condescendance se fonde sur le désir de faciliter le prompt achèvement de la ligne et d'atténuer les difficultés rencontrées par l'entreprise qui avait pris cette œuvre à sa charge sans subvention ni garantie d'intérêt.

Nous ne tarderons pas à constater que toutes ces concessions sont insuffisantes pour activer la construction de la ligne et pour donner du crédit à ceux qui l'avaient dissipé.

Nous avons vu comment la compagnie s'est livrée aux mains de l'entrepreneur général en passant avec lui un simulacre de contrat équivalant à une véritable abdication. Nous avons vu également comment le concessionnaire, en prévision de ce con-

em cerca de um milhão esterlino, para base de negociações com a deputação do Transvaal. Tambem notámos o grande cabedal de desconfianças e de apprehensões que a deputação accumulára quanto á concessão por causa do concessionario. Se, com tudo isto, recordarmos os extravagantes pedidos apresentados pelo mesmo concessionario, no seu officio de 27 de junho de 1884, teremos agrupado uma serie de factos, que nos permittem avançar desde já uma proposição, na apparencia bem extraordinaria e inverosimil, mas que factos posteriores irão successivamente aclarando e comprovando. Não entrâmos no dominio intimo e reservado das intenções do concessionario; mas se os factos correspondem ás intenções e são o reflexo do pensamento de quem os pratica, porque não havemos de argumentar com elles no sentido que nos pareça mais logico, até prova em contrario? A proposição é a seguinte: o concessionario quiz esta concessão para a negociar e não para a usar; e no seu entender a concessão valia mais emquanto o caminho de ferro não estivesse construido e ligado com o do Transvaal, do que depois de realisada uma e outra cousa. Escusado é dizer que não nos referimos á transferencia da concessão para a companhia, porque essa era obrigatoria; mas convem dizer que a negociação da concessão podia consistir tanto n'um trespasse effectivo, como no compromisso de annullar este temivel concorrente a outros caminhos de ferro rivaes.

Como trespasse, a negociação era especialmente seductora para se tentar com o Transvaal. Conhecidas as predilecções d'este paiz pela ligação com Lourenço Marques, e sabido o empenho que havia em se fundir n'uma só empreza a construcção dos dois troços, o concessionario podia pensar que a transacção por esse lado seria sempre de receber, dependendo apenas das condições mais ou menos vantajosas do ajuste. Se a deputação repellira, como absolutamente inacceitavel, o preço de £ 925:000, a martrat, avait estimé sa concession à environ un million de livres sterling comme base de ses négociations avec la députation du Transvaal. Nous avons fait remarquer aussi les appréhensions des députés transvaaliens relativement à la concession, et le peu de confiance que leur inspirait le concessionnaire. Si l'on ajoute à toutes ces considérations les demandes extravagantes formulées par le même concessionnaire dans sa lettre du 27 juin 1884, on aura réuni une série de faits permettant d'ors et déjà d'émettre une opinion, en apparence extraordinaire et invraisemblable, mais que les événements se chargeront successivement de justifier et de confirmer. Nous n'entrons point dans le domaine intime et réservé des intentions du concessionnaire; mais si les faits traduisent les intentions et reflètent la pensée de ceux qui les accomplissent, pourquoi n'en déduirions nous pas les conséquences logiques, jusqu'à ce qu'on nous prouve le contraire? Voici l'opinion: Le concessionnaire a voulu obtenir la concession pour la négocier et non pour l'exécuter. A son avis, elle avait plus de valeur tant que le chemin de fer ne serait ni construit, ni relié au Transvaal, qu'après la réalisation de ces deux buts. La négociation pourrait avoir pour but aussi bien le transfert effectif de la concession, que l'engagement pris d'annuler ce concurrent redoutable à d'autres chemins de fer rivaux. Il est inutile de dire que le transfert de la concession à la compagnie, puisqu'il était obligatoire, ne compte pas au nombre des négociations dont nous voulons parler.

Le transfert de la concession était une opération à tenter surtout avec le Transvaal. On connaissait les prédilections de ce pays pour le raccordement avec Lourenço Marques. On savait que le désir général était de fondre en une seule entreprise la construction des deux tronçons. Le concessionnaire pouvait donc penser que la transaction, de ce côté, serait toujours acceptable et dépendrait simplement de conditions plus ou moins avantageuses à débattre. Si la députation refusait, comme absolument inac-

gem que essa exorbitancia lhe deixava para abatimentos era tão grande, que talvez se chegasse ainda a accordo. Quem começa por pedir aquella quantia, tem direito a ser considerado rasoavel e moderado se, por exemplo, desce até £ 100:000; e £ 100:000, como base de ajuste para o trespasse d'esta concessão, era um lucro tal para o concessionario, em vista do seu trabalho e agencia, que bem pudera ser este o melhor negocio da sua vida.

Se o Transvaal não quizesse annuir, se continuasse a desdenhar das propostas que se lhe fizessem, se se limitasse a aguardar os acontecimentos, na fé de que a concessão portugueza lhe havia de trazer o caminho de ferro até á porta, sem sacrificios da sua parte, tambem haveria meio de o forçar a mudar de rumo; a concessão estava garantida por um contrato que não fixava a data do começo das obras; a companhia tinha-a o concessionario na mão para manobrar como entendesse; a construcção seria dirigida por elle; a ligação dos dois troços antes de ser facto consummado era negocio essencialmente dependente da sua boa vontade, e demais a ligação importante para o Transvaal não era só a material, mas tambem a economica quanto a condições de exploração; ora, se elle conseguisse certas faculdades quanto á construcção, e determinados direitos quanto á exploração, não poderia succeder que todos a final tivessem de se curvar perante as suas imposições?

Por este lado, portanto, a questão poderia resumir-se nos seguintes termos: o Transvaal carece de uma ligação immediata com a costa; nenhum porto lhe convem mais do que o de Lourenço Marques; para ter essa ligação depende fatalmente de um pequeno troço em territorio portuguez; a concessão d'esse troço está feita, e com um exclusivo que garante ao concessionario uma zona de respeito consideravel; emquanto esse troço não estiver construido, não é pos-

ceptable, le prix exorbitant de £ 925:000, il restait toujours assez de marge pour offrir un rabais qui permît d'arriver à un accord. Quand on commence par demander une pareille somme, on peut espérer passer pour raisonnable et modéré, si, par exemple, on baisse le prix jusqu'à £ 100:000. Or, £ 100:000, comme base de la combinaison pour le transfert de la concession, était un bénéfice tellement considérable pour le concessionnaire, qu'il pouvait bien l'envisager comme la meilleure affaire réalisée de toute sa vie.

Si le Transvaal continuait à repousser les propositions qui lui étaient faites, s'il se bornait à attendre les événements, espérant que la concession portugaise lui amènerait la ligne à sa frontière sans débours ni sacrifices de sa part, les moyens n'auraient pas manqué pour le faire changer de résolution. La concession ne fixait point de date pour le commencement des travaux; la compagnie était, entre les mains du concessionnaire, un instrument qu'il manœuvrait à sa guise; la construction devait être dirigée par lui; le raccordement des deux tronçons, avant de devenir un fait accompli, était une affaire exclusivement dépendante de son bon vouloir; en outre la jonction avec le Transvaal n'était pas seulement appréciable au point de vue matériel, elle l'était également au point de vue économique quant aux conditions de l'exploitation. Si donc le concessionnaire obtenait certaines facilités dans la construction et certains priviléges dans l'exploitation n'était-il pas naturel de supposer qu'un moment pouvait arriver où tous se courberaient devant ses exigences?

De ce côté, par conséquent, la question pouvait se résumer comme suit: le Transvaal a besoin d'une voie de communication immédiate avec le littoral, et le port qui lui convient le mieux à cet effet est celui de Lourenço Marques; mais cette voie de communication dépend fatalement d'un court tronçon sur territoire portugais. Or, la concession de ce tronçon est accordée et assure au concessionnaire une zone privilégiée considérable. Tant que ce tronçon ne sera

sivel construir o do Transvaal, e se as condições da futura exploração não forem previamente combinadas, bem faz o governo da republica em não encetar a construcção, para evitar contingencias e riscos graves de futuro: logo o Transvaal tem necessidade absoluta de se entender com o concessionario portuguez.

Por outro lado, uma transacção com as colonias inglezas não era fóra do certa plausibilidade.

Se a solução Lourenço Marques se transformasse de praticavel em impraticavel, se o Transvaal tivesse de prescindir d'este porto para optar por outro, o trafego das linhas inglezas augmentaria tanto, que haveria margem para compensações valiosas como preço de qualquer combinação.

Em qualquer caso, o direito de fixar as tarifas como bem lhe aprouvesse, era um elemento de primeira ordem para assegurar o bom exito de qualquer transacção.

Effectivamente, perdida a esperança de que, quanto a liberdades de construcção, jamais conseguiria tantas que lhe permitissem frustrar a ligação da linha portugueza com a do Transvaal, e certo de que, contra adiamentos de construcção, havia no contrato clausula expressa que permittia pôr cobro a abusos, o concessionario poderia ter pensado que na liberdade de tarifas estava o segredo da sua força.

O raciocinio seria o seguinte: se eu conseguir que me reconheçam o direito absoluto de fixar as minhas tarifas, a bahia de Lourenço Marques será o porto commercial do Transvaal quando eu muito bem quizer. Por curto que seja o percurso no territorio portuguez, em comparação do percurso nas linhas inglezas, o preço total do transporte, por tonelada de mercadorias, ha de ser a base essencial do confronto entre os diversos rumos que se offereçam á escolha do commercio; e por minimas que sejam as tarifas no Transvaal, ellas nunca poderão descer até o ponto de annullar os lucros da exploração respectiva.

point construit, celui du Transvaal ne pourra être exécuté, et si les conditions de la la future exploitation ne sont pas arrêtées d'avance, le gouvernement de la république transvaalienne ne sera pas assez imprudent pour commencer les travaux, craignant avec raison des périls et des complications pour l'avenir. Donc le Transvaal est fatalement obligé de s'entendre avec le concessionnaire portugais.

D'un autre côté, une transaction avec les colonies anglaises n'était pas un tout impossible.

Si la solution Lourenço Marques devenait tout à coup impraticable, si le Transvaal renonçait à utiliser ce port, le trafic des lignes anglaises augmentait à un tel point qu'il fournissait de la marge pour obtenir d'importantes compensations comme prix de quelque autre combinaison.

Dans n'importe lequel des cas, le droit pour le concessionnaire de fixer les tarifs comme il l'entendrait, était un élément de premier ordre pour assurer le succès de toute transaction.

En effet, après avoir perdu l'espoir de pouvoir faire la construction de la ligne à sa guise, de manière à tenir en suspens le raccordement du tronçon portugais avec celui du Transvaal, convaincu qu'en ajournant indéfinement cette construction il finirait par s'attirer les pénalités prévues par la concession, le concessionnaire a bien pu penser que tout le secret de sa puissance résidait dans la liberté des tarifs.

Dès lors il a dû faire ce raisonnement: si je parviens à obtenir qu'on me reconnaisse le droit absolu de fixer les tarifs, la baie de Lourenço Marques deviendra, quand je le voudrai bien, le port commercial du Transvaal. Si court que soit le trajet en territoire portugais, par rapport au parcours sur les lignes anglaises, le prix total de transport par tonne de marchandise sera la base essentielle de comparaison entre les deux voies offertes au choix du commerce, et quelque modéré que soit le prix des tarifs, au Transvaal, il n'ira jamais jusqu'à annuler le bénéfice de l'exploitation.

Logo, se eu conseguir aquelle *desideratum*, tenho na elevação das tarifas o meio seguro de obrigar o Transvaal a entender-se com a companhia portugueza, porque lhe imponho taes tarifas que, ou terá de curvar-se perante o que lhe exigirmos, ou terá de pensar n'outro meio de ligação com o mar.

Por outro lado, o governo portuguez não me póde ir á mão, porque seria negar-me o uso de um direito que me reconheceu; a minha obrigação é construir o caminho de ferro e exploral-o; se exploro caro e tenho pouco trafico, póde isso porventura dar direito a que me imponham uma reducção de tarifas? Quem perde é a companhia, e o governo não tem direito algum de tutela sobre os interesses dos accionistas ou sobre a administração financeira da empreza. O ponto importante está em que tal direito me seja reconhecido em condições de verdadeira independencia.

Dava-se, porém, a circumstancia de que a concessão não conferia semelhante direito ao concessionario, nem á companhia que elle viesse a organisar.

Considerar o que se fez, para chegar a conseguir-se uma affirmação no sentido desejado, é um dos pontos mais dignos de estudo na presente questão; mas como as peripecias do incidente são muitas e successivas, acompanhando sempre a questão principal e dominando-a por vezes, não é facil expor os factos com tal clareza que permitta desde já apreciar o assumpto em toda a sua extensão. Teremos, portanto, de nos referir a elle mais vezes, embora incorramos em repetições do que vamos narrar.

O contrato de 14 de dezembro não faz refencia especial a tarifas de exploração do caminho de ferro, a não ser o que se dispõe nos artigos 29.º e 31.º, quanto á obrigação de se fazerem certos transportes por metade dos preços estipulados nas tarifas.

Dizer, á face d'este silencio do contrato, qual deva ser a interpretação e como devam ser regulados os direitos das partes, é uma questão em que nos parece não se dever adoptar soluções extremas, porque o silen-

Si donc j'obtiens ce *desideratum*, j'aurai, en élevant les tarifs, le moyen sûr d'obliger le Transvaal à s'entendre avec la compagnie portugaise, car je lui imposerai des prix tels, qu'il sera forcé de les accepter ou de renoncer à son raccordement avec la mer.

D'un autre côté, le gouvernement portugais ne pourra m'empêcher d'agir ainsi, car ce serait me refuser l'usage d'un droit qu'il m'a reconnu. Je me suis engagé à construire le chemin de fer et à l'exploiter, si je l'exploite cher et que le trafic en souffre, a-t-on pour cela le droit de m'imposer une réduction dans le prix des tarifs? C'est la compagnie qui perd et le gouvernement portugais n'a pas qualité pour se poser en protecteur des intérêts des actionnaires ou de l'administration financière de l'entreprise. Le point essentiel est que ce droit me soit conféré dans toute son étendue.

Malheureusement pour le concessionnaire, la concession n'accordait un pareil droit ni à lui, ni à la compagnie qu'il organiserait ultérieurement.

Examiner tout ce qui a été fait pour obtenir une déclaration dans le sens désiré est un des aspects les plus intéressants de la question en litige; mais comme des incidents successifs et multipliés se sont reproduits à tout moment, se greffant sur la question principale et la dominant souvent, il est difficile d'exposer les faits avec la clarté suffisante pour pouvoir apprécier la question sous toutes ses faces dès le début. Nous aurons donc à y revenir, sauf à nous répéter dans l'exposition que nous avons à faire.

La concession du 14 décembre ne fait aucune allusion aux tarifs d'exploitation du chemin de fer. Les articles 29 et 31 stipulent uniquement que certains transports seront effectuées à moitié du prix des tarifs.

Comment doit-on interpréter ce silence de la concession et en déduire les droits respectifs quant à la fixation des tarifs? C'est là une question où nous croyons inopportun d'adopter des solutions extrêmes,

cio do contrato o que parece significar é a igualdade de situação entre as partes. Em these, afigura-se-nos que, tratando-se de caminhos de ferro em que a propriedade é do estado e o usufructo é das emprezas, qualquer das duas soluções extremas é um absurdo economico; tão absurdo seria, poder o estado impor ás emprezas tarifas que lhes annullassem os lucros da exploração, como poderem as emprezas elevar os preços de transporte a ponto tal que prejudicassem o proprio valor economico do caminho de ferro. E nada vale para o caso ser a construcção subsidiada, ou não, pelo estado, porque a equivalencia de direitos e obrigações nos contratos bilateraes depende do que n'elles se estipulou, e não do que deixou de se estipular.

Ha, porém, fortes rasões de inducção, para se sustentar á face do contrato, que o direito exclusivo da empreza, sobre este assumpto, seria contradictorio com outros direitos expressamente reservados pelo governo. Citaremos os principaes.

Pelo artigo 26.º, o governo ficou com o direito a receber 5 por cento do dividendo que a companhia distribuir aos accionistas. Este direito corresponde a uma participação nos lucros da exploração; e como as tarifas são um dos factores mais importantes para os resultados da exploração, o direito do governo deve comprehender o da interferencia nas tarifas.

As disposições dos artigos 29.º e 31.º prestam-se a igual interferencia. O governo reservou-se a faculdade de fazer transportar por preços reduzidos os funccionarios civis em serviço, tropas, material de guerra, etc. As reducções estão indicadas por percentagem, metade ou um quarto das tarifas estipuladas. Se a fixação das tarifas não estivesse sujeita a qualquer interferencia por parte do governo, a reserva d'aquelle direito poderia ser illusoria, porque a empreza estabeleceria taes tarifas e por tal systema que nenhum proveito real houvesse para o governo.

O artigo 35.º, emquanto expressamente

car ce silence signifie, à notre avis, l'égalité de situation entre les parties. En thèse nous croyons que toute solution extrême est absurde en matière économique, lorsqu'il s'agit de chemins de fer où la propriété appartient à l'état et l'usufruit aux entreprises; il serait aussi absurde de voir l'état imposer aux entreprises des tarifs susceptibles d'anéantir les bénéfices de l'exploitation, que de permettre aux entreprises d'élever leurs prix de transport de manière à porter atteinte à la valeur économique du chemin de fer. Peu importe dans ce cas que la construction soit, ou non, subventionnée par l'état, car l'équivalence des droits et des obligations dans les engagements bilatéraux dépend de ce que les actes stipulent, et non de ce qu'on a omis d'y stipuler.

Il y a toutefois de puissants motifs d'induction pour soutenir, la concession en main, que le droit exclusif de l'entreprise, sur ce point, aurait été contradictoire avec d'autres droits que le gouvernement s'était expressément réservés.

D'après l'article 26, le gouvernement avait le droit de percevoir 5 pour cent du dividende que la compagnie pouvait avoir à distribuer aux actionnaires. Ce droit correspond à une participation dans les bénéfices de l'exploitation, et comme les tarifs sont un des facteurs les plus importants pour les produits de l'exploitation, le droit du gouvernement implique donc son intervention dans les tarifs.

Les dispositions des articles 29 et 31 se prêtent à la même déduction. Le gouvernement s'est réservé la faculté de faire transporter à prix réduits les fonctionnaires civils en service, les troupes, le matériel de guerre, etc. Ces réductions sont fixées à la moitié ou au quart du prix des tarifs. Si donc la fixation des tarifs n'était, pas subordonnée à l'approbation du gouvernement, la réserve de ce droit pouvait devenir illusoire, car l'entreprise n'aurait eu qu'à établir son système de tarifs de façon à ce que l'état n'en pût tirer aucun profit réel.

L'article 35, tout en établissant que

admitte que as tarifas dos despachos telegraphicos são estabelecidas pela empreza, tambem se presta á inducção de que, para haver faculdade analoga quanto ao preço dos transportes, fôra mister que o contrato a conferisse ou reconhecesse em termos semelhantes ou parecidos. E comprehende-se que, entre a exploração do telegrapho e a da linha ferrea, pudesse haver esta differença, visto que o privilegio da zona de respeito (artigo 20.°, § 2.° do contrato) não se applicava a linhas telegraphicas.

Acima de todas devemos, porém, apontar as disposições dos artigos 49.° e 50.°, aquella, dando ao governo o direito de fiscalisar a exploração durante todo o tempo da concessão, e esta, impondo á empreza a sujeição ás leis portuguezas, em tudo quanto disser respeito ao contrato.

O assumpto está regulado em Portugal pelos decretos com força de lei de 31 de dezembro de 1864 e 11 de abril de 1868 [1].

O serviço da exploração comprehende tres partes distinctas: tracção, movimento, conservação. É expresso no artigo 4.° do decreto de 1864, que o direito de fiscalisação por parte do governo abrange todos os tres ramos que constituem a exploração, tanto na parte technica como na administrativa e commercial.

O mesmo decreto determina no artigo 15.°, que nenhuma linha ferrea seja aberta á exploração sem que o governo approve o regulamento especial respectivo, que as emprezas devem propor, e sem que seja auctorisada a mesma exploração. O artigo 16.° define os pontos especiaes sobre que devem prover as emprezas no dito regulamento, um dos quaes é o serviço commercial, em que se comprehende a determinação das tarifas.

Regulando mais detidamente todo este assumpto, o decreto de 1868, nos artigos 44.°, 45.° e 46.°, expressamente conferiu ao governo o direito de inspecção sobre as tarifas, tornando-as dependentes da sua approvação. O artigo 44.° trata das taxas

Serie T, n.os 2 e 3.

le tarif des dépêches télégraphiques sera fixé par l'entreprise, permet également de déduire que pareille faculté n'existe point quant au prix des transports, car il faudrait que la concession le reconnût en termes semblables ou analogues. On comprend d'ailleurs qu'entre l'exploitation de la ligne télégraphique et celle de la voie ferrée, une telle différence pût se produire, puisque le privilége de la zone de protection (article 20, § 2 de la concession) ne s'appliquait pas à des lignes télégraphiques.

Ce qui doit surtout prévaloir, ce sont les dispositions des articles 49 et 50, les premières donnant au gouvernement le droit de contrôler l'exploitation pendant tout le délai de la concession, et les secondes imposant à l'entreprise l'obligation de se soumettre aux lois portugaises en tout ce qui aura trait à la concession.

Cette matière est réglée en Portugal par les décrets ayant force de loi des 31 décembre 1864 et 11 avril 1868 [1].

Le service de l'exploitation comprend trois parties distinctes: la traction, le mouvement, et l'entretien de la voie et des bâtiments. L'article 4 du décret de 1864 établit que le contrôle du gouvernement s'exerce sur ces trois branches de l'exploitation, tant pour la partie technique que pour la partie administrative ou commerciale.

Le même décret stipule, à l'article 15, qu'aucun chemin de fer ne sera ouvert à l'exploitation sans que le gouvernement approuve le règlement spécial y relatif, que les entreprises doivent proposer, et sans que l'exploitation même soit autorisée. L'article 16 définit les points spéciaux auxquels doit pourvoir le règlement de l'exploitation, au nombre desquels se trouve le service commercial qui comprend la fixation des tarifs.

Le décret de 1868, qui traite plus largement cette matière, confère au gouvernement, par les articles 44, 45 et 46, le droit de contrôle sur les tarifs, qu'il subordonne à son autorisation préalable. L'article 44 s'occupe des frais accessoires de charge-

[1] Série T, nos 2 et 3.

accessorias da carga e descarga, as quaes annualmente deverão ser submettidas á approvação do ministro; o artigo 45.º refere-se a todas as tabellas de preços como sujeitas a previa affixação nas estações, depois da devida approvação; e o artigo 46.º manda que, qualquer alteração ulterior seja tambem submettida á approvação do governo.

Sendo esta a legislação especial que vigorava ao tempo do contrato, deve ser á face d'ella e nos termos d'ella que havemos de concluir o alcance dos citados artigos 49.º e 50.º, tanto no que respeita á extensão do direito de fiscalisação por parte do governo, quanto no que se refere á obrigação correlativa por parte da empreza.

O governo reservou-se o direito de fiscalisar a exploração, sem excepção de qualquer dos ramos em que se divide este serviço; tinha, portanto, direito de fiscalisar a fixação das tarifas, que é um d'esses ramos. Por outro lado, a legislação especial sobre caminhos de ferro em Portugal, confere-lhe o direito de exame e de homologação sobre as tarifas propostas, sendo essa a pratica invariavelmente seguida; e como a concessão do caminho de ferro de Lourenço Marques ficou subordinada a essa legislação especial, não se póde contestar que o direito do governo só deixaria de existir no caso de se haver estipulado condição expressa em contrario [1].

É tambem do mesmo modo e com igual alcance que tem de ser entendido o artigo 19.º, emquanto diz: que o caminho, com todos os seus accessorios «fica pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e *especial dos caminhos de ferro*, e das diversas condições do contrato».

D'esta disposição resulta, que o goso da concessão quanto ao caminho de ferro, isto

[1] Veja-se, sobre esta questão das tarifas, o desenvolvido e illucidativo parecer da commissão especial nomeada por portaria de 11 de agosto de 1888. Serie M n.º 8.

ment et de déchargement, lesquels doivent être soumis annuellement à l'approbation du ministre. L'article 45 se rapporte au tarif de transport, qu'il assujettit à l'affichage dans les gares, après approbation ministérielle. L'article 46 ordonne finalement que toute modification ultérieure soit également soumise à la sanction du gouvernement.

Cette législation spéciale étant celle en vigueur à l'époque de la concession, c'est elle qui nous servira pour élucider la portée des articles précités 49 et 50, tant en ce qui concerne l'extension du droit de contrôle du gouvernement, qu'en ce qui a trait aux obligations corrélatives de l'entreprise.

Le gouvernement s'est réservé la faculté de contrôler l'exploitation de la ligne, sans exception d'aucune des branches qui composent ce service. Il avait donc le droit de contrôler la fixation des tarifs, qui constitue une de ces branches. En outre, la législation spéciale sur les chemins de fer en Portugal lui confère le droit d'examen et d'homologation sur tous les tarifs proposés, système qui a toujours été invariablement suivi. Or, la concession du chemin de fer de Lourenço Marques ayant été subordonnée à cette législation spéciale, il est hors de toute contestation que les droits du gouvernement portugais subsistaient et qu'ils ne pouvaient cesser à moins d'insertion dans le contrat d'une clause quelconque de nature à les invalider [1].

C'est également ainsi que doit être interprété l'article 19, lorsqu'il dit que le chemin de fer, ainsi que tous ses accessoires, appartiendra à l'état, pour tous les effets juridiques, aux termes du droit commun et du droit *spécial des chemins de fer* et suivant les différentes clauses de la concession.

Il résulte de cette disposition que la jouissance de la concession, en ce qui a

[1] Voir sur cette question des tarifs l'avis clair et détaillé de la commission spéciale, nommée par arrêté ministériel du 11 août 1888 (série M, n° 8).

é, a exploração por parte da empreza, não podia em caso algum entender-se por modo contrario aos interesses do estado, ou em sentido attentatorio dos seus direitos soberanos. Conduziria a esse resultado, toda a interpretação que negasse ao governo o supremo e inauferivel direito de vigiar as condições da exploração e de impedir que estas não correspondessem aos fins e propositos da concessão.

Já se vê, portanto, que o *desideratum* da empreza quanto á liberdade de tarifas, não era pretensão viavel pelo caminho aberto e direito da interpretação do contrato. Era necessario abrir caminho por outros lados, e todos foram explorados pelo concessionnario com habil tactica e insistente pertinacia.

São os proprios adversarios que ingenuamente reconhecem e põem a descoberto todo o plano do concessionario, não só nas representações dirigidas aos seus respectivos governos, mas até em exposições preliminares trazidas perante o venerando tribunal arbitral.

Permittimo-nos transcrever os seguintes trechos da exposição preliminar americana a pag. 2, em que, depois de summariar a grande previdencia do concessionario quanto ao futuro internacional do caminho de ferro, se escreve isto:

«Par conséquence, le colonel Mac-Murdo proposa au gouvernement portugais d'entreprendre cette tâche difficile sans subvention pécuniaire quelconque du gouvernement, quoiqu'une subvention de cette nature, même supérieure à celle fixée dans le traité précité, eût pu être facilement obtenue.

«Il stipula seulement deux conditions, l'une ordinaire dans ces sortes de contrat, l'autre extraordinaire. Il demanda une concession de terres et de mines qui, à ce moment, ne paraissait pas, sauf à lui, avoir une grande valeur, et il exigea en outre que lui et la compagnie qu'il formerait pour prendre la concession auraient le droit absolu et sans contrôle de fixer les tarifs de transport du chemin de fer à con-

trait au chemin de fer, c'est-à-dire, son exploitation par l'entreprise, ne pouvait, en aucun cas, être interprétée d'une façon contraire aux intérêts de l'état ou dans un sens attentatoire de ses droits souverains. C'est à ce résultat qu'aurait abouti toute interprétation tendant à dénier au gouvernement portugais le droit suprême et irréfutable de surveiller la manière dont l'exploitation était conduite, et d'empêcher qu'elle éludât le but de la concession.

On voit par là que le *desideratum* de l'entreprise, touchant la liberté des tarifs, n'était pas facile à atteindre par la voie légale de l'interprétation de la concession. Il fallait se frayer d'autres voies, et le concessionnaire sut y pourvoir grâce à une tactique habile et à une persistante opiniâtreté.

Les adversaires eux-mêmes l'avouent ingénûment et dévoilent tous les plans du concessionnaire, non seulement dans les représentations adressées à leurs gouvernements, mais même dans des exposés préliminaires produits devant le respectable tribunal arbitral.

Nous nous permettons de transcrire les passages suivants de l'exposé préliminaire américain à pag. 2, qui, après avoir constaté la grande perspicacité du concessionnaire, quant à l'avenir international du chemin de fer, dit ce qui suit:

«Par conséquence, le colonel Mac-Murdo proposa au gouvernement portugais d'entreprendre cette tâche difficile sans subvention pécuniaire quelconque du gouvernement, quoiqu'une subvention de cette nature, même supérieure à celle fixée dans le traité précité, eût pu être facilement obtenue.

«Il stipula seulement deux conditions, l'une ordinaire dans ces sortes de contrat, l'autre extraordinaire. Il demanda une concession de terres et de mines qui, à ce moment, ne paraissait pas, sauf à lui, avoir une grande valeur, et il exigea en outre que lui et la compagnie qu'il formerait pour prendre la concession auraient le droit absolu et sans contrôle de fixer les tarifs de transport du chemin de fer à con-

struire, en dehors de toute intervention du gouvernement. A ces deux priviléges s'ajoutait un troisième déjà spécifié dans le traité, à savoir, que le chemin de fer à construire jouirait du monopole et qu'aucune ligne concurrente ne serait autorisée sur le territoire portugais.»

Qualifica-se de difficil o encargo de construir o caminho sem subvenção, avançando-se, por outro lado, que as concessões territoriaes e mineiras tinham um grande valor, na opinião do concessionario!

Grande proeza, na verdade, esta, de se fazer passar por difficil e não remunerado um encargo, que, antes de toda e qualquer execução, suppomos negociavel por sommas fabulosas!

Não nos afastemos, porém, do assumpto especial que nos occupa.

O concessionario, está ali dito, deliberou-se a entrar n'este difficil emprehendimento, contando com duas condições essenciaes, uma ordinaria e propria d'esta especie de contratos, outra extraordinaria. A ordinaria consiste nas concessões territoriaes e mineiras; a extraordinaria estava, em se lhe reconhecer «le droit absolu et sans contrôle de fixer les tarifs de transport du chemin de fer à construire, en dehors de toute intervention du gouvernement».

Acceitando, e ampliando até no seu sentido, a confissão de que semelhante concessão é tudo quanto ha de mais extraordinario e menos usado em contratos d'esta natureza, perguntâmos simplesmente: se as condições extraordinarias, e por consequencia pouco adaptadas á natureza e indole dos contratos que celebrâmos, são aquellas que precisamente os outorgantes deixam ficar no tinteiro, dispensando-se de as inserir na escriptura ou no diploma do contrato?

Notaremos de passagem uma outra inexactidão do trecho acima transcripto (ellas abundam nas allegações adversas!): não é exacto que no tratado de 1875 se tivesse estipulado «qu'aucune ligne concurrente ne

struire, en dehors de toute intervention du gouvernement. A ces deux priviléges s'ajoutait un troisième déjà spécifié dans le traité, à savoir, que le chemin de fer à construire jouirait du monopole et qu'aucune ligne concurrente ne serait autorisée sur le territoire portugais.»

On qualifie de difficile la tâche de construire le chemin de fer sans subvention, et l'on déclare en même temps que les concessions territoriales et minières avaient une grande valeur dans l'opinion du concessionnaire!

Grande prouesse, en vérité, que de faire passer pour difficile et peu rémunératrice une charge qu'on croit pouvoir négocier contre des sommes fabuleuses, avant sa mise en exécution!

Mais ne nous écartons point du sujet principal qui nous occupe.

Le concessionnaire, dit l'exposé précité, s'est proposé d'entreprendre une tâche aussi difficile en comptant sur deux conditions essentielles: l'une, ordinaire et ressortant naturellement de ces sortes de contrats, l'autre extraordinaire. La condition ordinaire consistait dans les concessions territoriales et minières; la condition extraordinaire résidait en ce qu'on reconnaissait au concessionnaire «le droit absolu et sans contrôle de fixer les tarifs de transport du chemin de fer à construire en dehors de toute intervention du gouvernement».

Tout en prenant acte de l'aveu qu'une pareille concession est tout ce qu'il y a de plus insolite et de moins usité dans les concessions de cette nature, nous nous bornerons à demander si les conditions extraordinaires, et qui par conséquent s'adaptent le moins à la nature et à l'esprit des choses, sont précisément celles que les parties concordantes laissent au bout de la plume et jugent inutile d'insérer dans leurs écrits ou dans l'acte notarié?

Ne laissons pas ce passage de l'exposé sans relever une autre inexactitude (elles fourmillent partout!): Il n'est pas vrai de dire que le traité de 1875 stipulât «qu'aucune ligne concurrente ne serait autorisée

serait autorisée sur le territoire portugais.»

O governo portuguez não tomou compromisso algum internacional n'este sentido.

Para que fim, porém, é que a liberdade de fixação das tarifas, em termos tão amplos, podia servir ao concessionario, que não fosse o de exercer pressão sobre o governo portuguez e o de especular com o do Transvaal?

Estavam os dois governos ligados por tratados para um determinado fim, de interesse geral e reciproco para os dois paizes, e ha de um concessionario qualquer, por mais eminente que fosse, ter o direito de se atravessar entre elles, de lhes pedir contas dos seus ajustes e de se arvorar em arbitro supremo dos seus destinos?

Onde é que jamais se viu e consentiu uma pretensão semelhante, que não provocasse, a final, a repulsão indignada de quem a tolerou, e a justa condemnação por parte de todo o espirito imparcial que tenha de a apreciar?

Pois é, nem mais nem menos, a desgraçada attitude que a questão vae tomar d'esta altura em diante.

Vimos já, no capitulo II da parte primeira, os termos em que, entre os governos de Portugal e do Transvaal, se celebrou a convenção de 17 de maio de 1884.

Quasi um anno depois, em 30 de abril de 1885, pede a companhia explicações ao ministro sobre as condições do convenio ajustado entre os dois governos, a pretexto de que os boatos que corriam em Londres, sobre a concessão de um tramway e ácerca do direito de fixar as tarifas, estavam embaraçando a emissão das obrigações. Pedia a companhia que se lhe declarasse não ser verdadeira a concessão do tramway, bem como que era da competencia exclusiva da direcção fixar as tarifas da exploração do caminho de ferro [1].

O ministro estava no seu direito, se mandasse responder a este officio em termos analogos aos de que mais tarde se usou em

[1] Serie F, n.° 5

sur le territoire portugais». Le gouvernement portugais n'a pris aucun engagement international à cet égard.

A quoi servirait d'ailleurs au concessionnaire une aussi ample liberté dans la fixation des tarifs, si ce n'était pour exercer une pression sur le gouvernement portugais, et spéculer avec le Transvaal?

Conçoit-on que deux gouvernements s'unissent par des traités dans un but déterminé d'intérêt général commun, et qu'un concessionnaire quelconque, quelle que soit son importance, vienne se mettre en travers de leurs intentions, leur demander compte des combinaisons intervenues entre eux, et se poser en arbitre suprême de leurs destinées?

Où a-t-on jamais vu et toléré une prétention semblable, sans qu'à la fin elle n'ait été repoussée avec indignation et ne soit condamnée par tout esprit impartial appelé à en juger?

C'est là, néamoins, la regrettable tournure que la présente question va prendre á partir de ce point.

Nous avons déjà vu dans le chapitre II de la première partie en quels termes a été réalisée, entre les gouvernements portugais et transvaalien, la convention du 17 mai 1884.

Un an plus tard, le 30 avril 1885, la direction de la compagnie demanda des explications au ministre portugais sur les conditions de l'accord intervenu entre les deux gouvernements, en invoquant le prétexte que certains bruits, qu'on faisait courir à Londres, sur la concession d'un tramway et le droit de fixer les tarifs, entravaient l'émission des obligations. La compagnie demandait qu'il fût déclaré par le gouvernement, que la concession du tramway était une invention et qne le droit de fixer les tarifs du chemin de fer était de la compétence exclusive de sa direction [1].

Le ministre serait resté dans son droit s'il avait fait répondre à cette lettre dans les mêmes termes que l'arrêté du 29 octo-

[1] Série F, n° 5.

portaria de 29 de outubro de 1888 [1]: A companhia não tem competencia para apreciar, nem direito para querer conhecer, os termos da convenção celebrada entre os dois governos, tanto mais que nem sequer está ratificada.

Não foi assim que se respondeu, devido certamente á corrente de benevolencia, em que se tinha entrado para com a companhia, e ao influxo de circumstancias que pareciam concorrer para lhe atormentar a existencia. Então, ainda não se pesava bem o que era a dependencia da companhia em relação ao concessionario, nem se conjecturava de certo o fim para que elle desejava a declaração sobre a liberdade de tarifas. A propria direcção portugueza da companhia, fazendo o pedido, queremos acreditar que lhe não mediu todo o alcance, nem teve cabal conhecimento dos factos.

A questão do tramway era uma promessa e não uma concessão. Certamente, que de uma cousa se podia ir á outra, dadas determinadas circumstancias; mas, se entre essas circumstancias figurava, como condição essencial, a do respeito pelas estipulações do contrato de 14 de dezembro de 1883, como é que semelhante promessa podia influir sobre o credito da companhia?

Por outro lado, quanto á questão das tarifas, tambem não comprehendemos como a inteira liberdade da fixação pudesse, licita e lealmente, ser uma rasão de maior credito, do que a liberdade racional da iniciativa sujeita á fiscalisação do governo. É necessario nunca esquecer, que o futuro licito da empreza estava na exploração da linha ferrea internacional, e não na especulação que se pretendesse fazer quanto a trespasse da concessão. Se, para se fazer passar uma emissão, foi preciso recorrer ao expediente da miragem de lucros que essa especulação poderia trazer, isso não era prova de boa fé nem para com o publico subscriptor, nem para com o governo portuguez, porque as

[1] Serie M, n.º 17.

bre 1888 [1]: La compagnie n'a pas compétence pour apprécier, ni droit de connaître le texte de la convention intervenue entre les deux gouvernements, d'autant plus que cette convention n'est même pas ratifiée.

Ce n'est pas ainsi toutefois que le gouvernement répondit à la compagnie, probablement par suite de la condescendance dont elle était l'objet de sa part, et grâce au concours de circonstances qui semblaient s'accumuler pour aggraver la situation de celle-ci. D'ailleurs on ne s'était pas encore rendu compte que le concessionnaire tenait la compagnie sous sa dépendance, pas plus qu'on ne pouvait conjecturer dans quel but il désirait obtenir la déclaration sur le droit de fixer les tarifs. Nous voulons bien croire que la direction même, en formulant sa demande à ce sujet, n'en mesurait pas toute la portée et n'était pas complètement au courant des faits.

La question du tramway était une simple promesse et non une concession. L'une pouvait, certes, entraîner l'autre, le cas échéant, et par suite de certaines circonstances; mais, puisque parmi ces circonstances figurait, comme condition essentielle, l'observation des clauses du contrat du 14 décembre 1883, en quoi une semblable promesse pouvait-elle influencer le crédit de la compagnie?

Quant à la question des tarifs, nous ne comprenons pas, non plus, pourquoi l'entière liberté de leur fixation pouvait loyalement accroître le crédit de la compagnie, plutôt que la liberté rationnelle de leur initiative subordonnée au contrôle du gouvernement. Il ne faut jamais perdre de vue que l'avenir normal de l'entreprise dépendait de l'exploitation de la ligne ferrée internationale et non point de la spéculation que l'on convoitait de réaliser par le transfert de la concession. Si pour effectuer une émission il fallait faire miroiter l'appât des bénéfices de cette spéculation, ce n'était pas faire preuve de bonne foi à l'égard du public souscripteur ni vis-à-vis du gouver-

[1] Série M, nº 17.

condições da concessão, e só ellas, é que deviam constituir as bases do prospecto para a emissão.

N'esta ordem de idéas, a liberdade restricta de tarifas devia ser considerada como melhor garantia do futuro internacional do caminho de ferro, do que a liberdade amplissima. Com esta era bem de presumir que todo o accordo com os concessionarios da linha do Transvaal se difficultasse, ao passo que, mediando a acção efficaz e desinteressada dos dois governos, havia a quasi certeza d'esse accordo se effectuar.

E o que era a realisação do accordo, senão a garantia de uma construcção rapida e simultanea nos dois paizes, a realisação de uma aspiração sincera dos dois povos, a adjudicação do commercio do interior ao porto de Lourenço Marques, e a consequente supremacia d'esta linha ferrea sobre todas as outras linhas concorrentes?

Acreditando na fidelidade das difficuldades expostas, porventura mais encarecidas em informações particulares do que na propria exposição official, o ministro mandou responder, e respondeu elle proprio, nos termos que lhe pareceram mais azados para valer á companhia.

Em officio de 4 de maio [1], manda responder que a promessa da concessão do tramway está prejudicada, visto ter falhado a emissão de um emprestimo destinado á linha do Transvaal, e attendendo á affirmação da companhia quanto ao breve começo dos trabalhos; e pelo que toca ás tarifas: que o direito da companhia as fixar sem intervenção do governo estava expressamente consignado nos estatutos da propria companhia. Em telegramma da mesma data [2], confirma o ministro para Londres esta sua interpretação dos estatutos.

Os factos são o que são, e não seremos nós que os desvirtuemos ou que procuremos attenuar-lhes o alcance. Estas declarações

[1] Serie F, n.° 6.
[2] Serie F, n.° 7.

nement portugais, attendu que les conditions seules de la concession devaient constituer les bases du prospectus de l'émission.

Dans cet ordre d'idées, la liberté restreinte de fixer les tarifs devait être envisagée comme une plus sûre garantie de l'avenir international du chemin de fer que la liberté pleine et entière de leur fixation. Cette dernière ne pouvait que créer des difficultés pour tout accord avec le concessionnaire de la ligne du Transvaal, tandis qu'en la subordonnant à l'action efficace et désintéressée des deux gouvernements, cet accord devenait à peu près certain.

Quel était d'ailleurs le résultat de l'accord, si ce n'est la garantie d'une construction rapide et simultanée dans les deux pays, la réalisation d'une aspiration sincère des deux peuples, la clientèle du commerce de l'intérieur acquise au port de Lourenço Marques, et, partant, la suprématie de cette ligne ferrée sur toutes ses rivales?

Persuadé des difficultés où se trouvait le concessionnaire, difficultés représentées probablement comme plus graves dans les conversations particulières que dans l'exposé officiel, le ministre lui fit répondre, et répondit aussi lui-même, dans les termes qu'il crut les plus favorables.

Par dépêche du 4 mai [1], il lui fait savoir que la promesse de la concession du tramway n'a plus de raison d'être, vu que l'émission de l'emprunt destiné à la ligne transvaalienne avait échoué, et que la compagnie avait affirmé qu'elle commencerait sous peu ses travaux; qu'en ce qui concernait les tarifs, le droit de leur fixation par la compagnie, sans l'intervention du gouvernement, se trouvait expressément défini dans les statuts de la compagnie elle-même. Dans un télégramme de la même date [2], adressé à Londres, le ministre confirme cette interprétation par lui donnée aux statuts.

Les faits sont ce qu'ils sont. Nous n'avons pas la prétention de les dénaturer, ni de chercher à en atténuer la portée. Ces

[1] Série F, n° 6.
[2] Série F, n° 7.

do ministro não salvaram a companhia, porque não attenuaram as difficuldades financeiras que se lhe antolhavam, devidas a causas muito diversas; foram origem e motivo de condescendencias mais graves em que o governo portuguez teve de continuar mais tarde, e tiveram o inconveniente gravissimo de animar o concessionario no proseguimento caloroso dos seus predilectos intuitos quanto ao trespasse da concessão.

Tudo isto seria de acceitar sem reserva, se correspondesse á expressão exacta do direito, tal qual tem de ser apreciado pelo venerando tribunal. O concessionario rejubilou com a resposta do ministro na occasião, e d'ella tirou todo o partido possivel, menos o de effectuar a emissão; mas hoje, que se trata de decidir sobre o direito das partes, acreditâmos que é licito apreciar os fundamentos d'aquella resposta, para saber até que ponto ella influiu na situação juridica do governo portuguez á face do contrato.

O ministro reconheceu implicitamente, que não podia fundamentar em disposição alguma do contrato a declaração pedida pela companhia. Se a houvesse, tel-a-ía certamente apontado, e já sabemos que a não ha, antes ao contrario. O fundamento escolhido foi uma disposição dos estatutos da companhia, dizendo-se que era ponto expressamente n'elles determinado. Dado que assim seja, convem saber: os estatutos podiam alterar o contrato?

Ha de ser difficil achar argumento juridico para sustentar a affirmativa. O contrato é o diploma da propria concessão; os estatutos são a lei social dos accionistas; n'aquelle definiram-se os direitos e obrigações do governo e da empreza; n'estes regulou-se o pacto social entre os socios fundadores de uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada. São dois instrumentos perfeitamente distinctos quanto á sua natureza e quanto aos seus effeitos.

Segundo os bons principios, portanto,

déclarations du ministre ne sauvèrent pas la compagnie, parce qu'elles n'attenuèrent point les difficultés financières où elle se trouvait, difficultés dûes à des causes très diverses; elles furent l'origine de condescendances plus graves auxquelles le gouvernement portugais dût continuer à souscrire, et elles eurent l'inconvénient d'encourager les projets du concessionnaire quant au transfert de la concession.

Tout cela pourrait être accepté sans réserve, si l'expression exacte du droit, tel qu'il doit être apprécié par l'honorable tribunal, le permettait. Le concessionnaire exulta de la réponse donnée alors par le ministre, et en tira tout le parti qu'il put, sauf celui d'effectuer l'émission. Mais aujourd'hui qu'il s'agit de déterminer le droit des parties, nous croyons opportun d'apprécier le bien fondé de cette réponse, pour savoir jusqu'à quel point, en présence de la concession, elle a pu engager juridiquement le gouvernement portugais.

Le ministre a reconnu implicitement qu'il ne pouvait baser sur aucune disposition de la concession la déclaration que la compagnie lui demandait. Si la concession avait contenu une disposition semblable, le ministre n'aurait pas manqué de l'invoquer, mais nous savons qu'elle n'existe point. La base choisie fut puisée dans une disposition des statuts, qui, prétendit-on, stipulait la fixation des tarifs par la compagnie. En admettant qu'il en fût ainsi, il s'agit de savoir si les statuts pouvaient altérer la concession?

Il sera difficile de découvrir un argument juridique pour soutenir cette affirmation. La concession est l'acte qui régit les rapports entre l'état et le concessionnaire; les statuts sont la loi sociale des actionnaires. Dans la concession se trouvent définis les droits et les obligations du gouvernement et de l'entreprise. Les statuts règlent le pacte social entre les membres fondateurs d'une société anonyme à responsabilité limitée. Ce sont là deux instruments parfaitement distincts, quant à leur nature et à leurs effets.

En bons principes, il nous semble im-

parece-nos que se não póde sustentar que os direitos e obrigações resultantes da concessão pudessem de algum modo ser modificados pelos estatutos; e quando, entre um e outro diploma, houvesse conflicto de disposições oppostas, é evidente que, em boa hermeneutica juridica, o diploma da concessão, como documento official, emanado do poder publico e com força de lei, teria de prevalecer sobre o estatuto, que é um documento particular, inteiramente subordinado ás condições e preceitos do outro diploma.

É certo que os estatutos tambem tinham de ser submettidos á approvação do governo, por assim se haver declarado no artigo 51.º da concessão. Dissemos, porém, já, quando nos occupámos da execução d'esse artigo, que a reserva d'esse direito, por parte do governo, nunca póde ser entendida no sentido de se ampliarem as concessões ou de se contrariar o fim a que ellas se propõem.

Reportâmo-nos ao que mais desenvolvidamente escrevemos n'esse logar.

Dado que assim seja, dissemos nós, a proposito de ser este ponto materia expressamente definida nos estatutos. A verdade, porém, é que os estatutos apenas fazem referencia a tarifas no n.º 2.º do artigo 17.º, e por modo tão vago que nos parece longe de ser a affirmação de um direito tão importante (extraordinario o consideram ainda hoje os proprios interessados), como o que a companhia pretendia arrogar-se.

O n.º 2.º do artigo 17.º limita-se a dizer que uma das attribuições da direcção da companhia consiste em «formular e alterar as tarifas».

Se um projecto de estatutos nos viesse ainda hoje a consultar, para, em hypothese semelhante, darmos o nosso parecer, confessâmos que não fariamos serio reparo sobre o alcance de tal disposição como contraria á lei ou á concessão. Ninguem contesta que as emprezas exploradoras de caminhos de ferro tenham o direito de formular e alterar as suas tarifas; é até, entre nós,

possible de soutenir que la situation juridique résultant de la concession pût être modifiée en quoi que ce fût par les statuts. Et alors même que les dispositions de ces actes se heurteraient, il est évident, en bonne interprétation juridique, que l'acte de concession en sa qualité de document officiel, émané des pouvoirs publics et ayant par lui-même force de loi, devait prévaloir sur les statuts qui ne constituaient qu'un document privé, subordonné aux clauses et aux préceptes de l'autre acte.

Il est vrait que les statuts devaient également être soumis à l'approbation du gouvernement, ainsi que le stipulait l'article 51 de la concession. Mais nous avons déjà dit, lorsque nous nous sommes occupés de l'exécution de cet article, que la réserve de ce droit par le gouvernement ne pouvait jamais s'entendre dans un sens tendant à amplifier les concessions ou à contrarier le but qu'elles se proposent.

Nous renvoyons le lecteur à l'exposition développée par nous à ce sujet.

Nous avons admis l'hypothèse que cette question se trouverait expressément réglée dans les statuts. La vérité toutefois est qu'ils ne s'occupent des tarifs que dans le nº 2 de l'article 17, et encore en parlent-ils d'une manière tellement vague, qu'on ne saurait y trouver l'affirmation d'un droit aussi important que celui que la compagnie prétendait lui être acquis, droit que les intéressés eux-mêmes qualifient encore aujourd'hui d'extraordinaire.

Le nº 2 de l'article 17 se borne à dire que l'une des attributions de la compagnie consiste à «élaborer et modifier les tarifs.»

Si nous étions aujourd'hui appelés à donner notre avis sur un projet de statuts, dans une hypothèse semblable, notre attention ne serait pas attirée par une disposition de cette nature, comme contraire à la loi et à la concession. Nul ne conteste aux entreprises d'exploitation de chemins de fer le droit d'élaborer et de remanier leurs tarifs. C'est même une faculté établie chez nous

materia assente na legislação e pratica auctorisada pelos estatutos de diversas emprezas d'esta ordem, que assim se entenda a faculdade da exploração.

O que se contesta é que as tarifas formuladas ou alteradas pelas emprezas possam entrar em vigor e ser applicadas antes de vistas, examinadas e approvadas pelo governo. A disposição, portanto, parecer-nos-ía inteiramente anodina para os effeitos da concessão e reputal-a-íamos como meramente destinada a fixar attribuições no seio da companhia, para o uso de um direito social. Sendo fóra de duvida que não podia haver tarifas sem intervenção e deliberação da companhia, era conveniente declarar-se a quem competia tal deliberação, se á assembléa geral, se á direcção, ou a qualquer outra entidade delegada da assembléa geral.

A propria companhia, ou o concessionario por ella, não se considerou bem garantida com tal disposição, apesar da interpretação benevola que lhe fôra dada. Dá prova d'isto o facto de ter feito incluir nos seus novos estatutos de 1885 uma bem notavel alteração de redacção quanto ao artigo 4.º

Ambos os estatutos designam n'este artigo quaes os fins da companhia, começando por individualisar as diversas concessões do contrato, e entre estas, em primeiro logar, a do direito exclusivo da construcção e exploração do caminho de ferro. Nos estatutos de 1884 acrescentou-se a seguinte phrase: «construcção em que o concessionario fica solidariamente responsavel com a companhia». Nos estatutos de 1885 supprimiu-se esta phrase, substituindo-a pela seguinte: «com o direito de fixar e modificar as tarifas sem intervenção do estado».

Fez-se dos estatutos uma especie de panacêa. Antes do contrato de 26 de maio de 1884, convinha que houvesse nos estatutos alguma disposição que de algum modo compellisse a companhia a acceitar o concespar la législation et autorisée par les statuts des différentes entreprises de ce genre.

Ce que l'on conteste, c'est que les tarifs élaborés ou modifiés par ces entreprises puissent être appliqués et mis en vigueur sans avoir été, au préalable, examinés et approuvés par le gouvernement. La disposition précitée nous paraîtrait donc tout à fait anodine et sans effet sur la concession, et nous la considérerions comme uniquement destinée à fixer les attributions dans le sein de la compagnie pour l'exercice d'un droit social. Étant hors de doute qu'il ne pouvait exister de tarifs sans l'intervention et la délibération de la compagnie, il y avait lieu de préciser si cette délibération incombait à la direction, à l'assemblée générale ou à un organe quelconque désigné à cet effet par cette dernière.

La compagnie elle-même, ou le concessionnaire agissant pour la compagnie, ne se crurent pas suffisamment garantis par la disposition précitée, malgré l'interprétation favorable émise par le ministre. La preuve en est que, dans leurs nouveaux statuts de 1885, l'article 4 fut modifié d'une manière vraiment digne de remarque.

Les deux éditions des statuts indiquent dans cet article le but de la compagnie en commençant par énumérer les différents éléments de la concession parmi lesquels figure en premier lieu le droit exclusif de la construction et de l'exploitation du chemin de fer. Dans les statuts de 1884, il a été ajouté la phrase suivante: «construction dans laquelle le concessionnaire reste solidairement responsable avec la compagnie». Dans les statuts de 1885, cette phrase a été supprimée et remplacée par celle qui suit: «avec le droit de fixer et de modifier les tarifs sans l'intervention de l'état.»

Les statuts devinrent ainsi une espèce de panacée. Avant le contrat du 26 mai 1884 il convenait que les statuts renfermassent une disposition qui pût, en quelque sorte, contraindre la compagnie à accepter

sionario como emprezario geral; e achou-se para esse effeito a phrase supprimida. Feito aquelle contrato, aproveita-se o mesmo logar dos novos estatutos para se consignar o principio da liberdade das tarifas, principio que disfarçadamente se havia tentado esboçar nos estatutos anteriores. Em qualquer dos casos, os estatutos deveriam cingir-se rigorosamente á letra da concessão, porque a companhia não podia obter do concessionario nem mais nem menos do que o que fôra declarado na mesma concessão. Todavia, qualquer das duas disposições é, não só omissa na letra da concessão, mas até contraria ao seu espirito e antagonica com outras disposições especiaes, como tivemos occasião de demonstrar.

Esta nova pretensão da companhia teve logar em fins do anno de 1885, simultaneamente com outras duas pretensões de maior alcance relativas, uma á prorogação do praso da concessão e outra ao augmento no duplo da area dos terrenos concedidos.

A concomitancia de tres pedidos tão importantes quasi que correspondia a uma transformação radical do contrato da concessão; e n'esse sentido foi considerado o ultimo, quanto aos terrenos, pelo despacho ministerial de 21 de dezembro de 1885, que já reproduzimos por extenso n'outro logar. Parece, comtudo, que as intenções da companhia e as suas affirmações ainda continuaram a merecer confiança bastante para novas complacencias por parte do governo.

É de 18 de novembro o pedido para a prorogação do praso fixado no artigo 40.º do contrato [1]. Allegando que as difficuldades até então encontradas provinham principalmente «de ser difficil fazer acreditar uma empreza que se apresenta a construir um caminho de ferro em paiz quasi inexplorado, e sem subsidio nem garantia de

[1] Serie F, n.º 8.

le concessionnaire comme entrepreneur général; de là l'insertion de la phrase supprimée plus tard. Après la conclusion du contrat de mai 1884, on profite de la même place dans les nouveaux statuts pour y insérer le principe de la liberté des tarifs, principe qu'on avait déjà tenté d'introduire d'une façon déguisée dans l'édition antérieure. Dans l'un et l'autre cas, les statuts auraient dû s'en tenir rigoureusement au texte de la concession, attendu que la compagnie ne pouvait obtenir du concessionnaire ni plus ni moins que ce que la concession stipulait; et non seulement cette dernière ne faisait aucune mention des deux dispositions insérées plus tard, mais même ces dispositions eussent été contraires à l'esprit de la concession et en opposition avec plusieurs de ses clauses spéciales, comme nous avons eu l'occasion de le démontrer.

Cette prétention de la compagnie quant aux nouveaux statuts, fut présentée à la fin de l'année 1885, en même temps que deux autres d'une plus grande portée, l'une relative à la prorogation du délai concessionnel, l'autre à l'élévation au double de la surface des terrains concédés.

La concomitance de ces trois demandes aussi importantes équivalait presque à la transformation radicale de la concession. La dernière, qui avait trait à la surface des terrains, fut ainsi considérée par la décision ministérielle du 21 décembre 1885, que nous avons déjà reproduite *in extenso*. Il semble toutefois que les intentions de la compagnie et ses affirmations continuèrent à rencontrer quelque confiance auprès du gouvernement, entraînant celui-ci à de nouvelles condescendances.

La demande de prorogation du délai fixé à l'article 40 de la concession est datée du 18 novembre [1]. En alléguant que les difficultés suscitées jusqu'alors pour l'exécution de la concession provenaient surtout «de ce qu'il était difficile de faire accréditer une entreprise qui se présente pour construire un chemin de fer sans subvention, ni ga-

[1] Série F, nº 8.

juro», a companhia assegurava ao governo que em junho de 1886 poderia dar começo aos trabalhos; e porque o praso fixado para a construcção seria em tal caso muito limitado, pedia-se que fosse prorogado por mais um anno, sob condição de se cumprir aquelle compromisso.

O governo attendeu este pedido, por decreto de 28 de dezembro do mesmo anno [1], usando para esse effeito dos poderes extraordinarios que lhe confere o artigo 15.º do acto addicional á carta constitucional da monarchia. São dignos de attenção os considerandos que precedem o decreto, bem como os termos em que a prorogação foi concedida, porque tornam bem patente a extrema lealdade com que o governo portuguez procurava auxiliar a empreza e facilitar-lhe a execução do contrato, de harmonia com os compromissos diplomaticos assumidos para com o Transvaal.

O ministro recusa, e com sobeja rasão, a extraordinaria pretensão de ser elevada ao duplo a concessão da area dos terrenos [2]; mas attende o pedido da prorogação do praso, porque, ao menos, antevê o começo dos trabalhos em epocha determinada, o que virá pôr termo a uma situação provisoria, verdadeiramente incomprehensivel perante estranhos, e permittirá restabelecer o credito da empreza portugueza, tão abalado na opinião dos que tinham a peito a realisação do caminho de ferro.

Confiado nas promessas da companhia, e esperançado em que todas as difficuldades ficavam removidas, o ministro assegurou afoutamente para Lourenço Marques e para o Transvaal que os trabalhos começariam em junho de 1886. O documento n.º 12 da serie F transcreve os termos de favoravel impressão com que semelhante nova foi recebida pela imprensa da republica. N'esse

[1] Serie F, n.º 9.
[2] Serie F, n.ºs 10 e 11.

rantie d'intérêt, dans un pays presqu'inexploré», la compagnie assurait au gouvernement qu'au mois de juin 1886 elle serait en mesure de commencer les travaux, mais comme le délai fixé pour la construction deviendrait dans ce cas excessivement court, elle sollicitait qu'il fût prorogé pour un an, s'engageant de son côté à accomplir sa promesse.

Le gouvernement accéda à cette demande, par décret du 28 décembre de la même année [1], usant à cet effet des pouvoirs extraordinaires que lui conférait l'article 15 de l'acte additionnel de la charte constitutionnelle de la monarchie. Les considérants qui précèdent ce décret et les termes dans lesquels la prorogation a été accordée méritent toute l'attention, parce qu'ils révèlent bien la loyauté extrême dont le gouvernement portugais fit preuve pour venir en aide à l'entreprise et lui faciliter l'exécution de sa concession, tout en observant les engagements diplomatiques pris vis-à-vis du Transvaal.

Le ministre refuse, avec forte raison, la prétention extraordinaire de la compagnie tendant à ce que la superficie des terrains concédés soit élevée au double [2], mais il accède à la demande de prorogation du délai de construction, parce qu'il espère ainsi voir se réaliser le commencement des travaux à une époque déterminée, ce qui mettra fin à une situation provisoire véritablement incompréhensible, et permettra de rétablir le crédit de l'entreprise portugaise, si ébranlé dans l'opinion de ceux qui avaient à cœur la construction du chemin de fer.

Confiant dans la promesse de la compagnie, et convaincu que toutes les difficultés dont elle se plaignait allaient enfin disparaître, le ministre portugais assura à Lourenço Marques et au Transvaal que les travaux commenceraient au mois de juin 1886. Le document nº 12 de la série F montre l'impression favorable que cette nouvelle produisit sur la presse de la république

[1] Série F, nº 9.
[2] Série F, nºs 10 et 11.

documento, porém, recapitula-se a ordem de responsabilidades em que o governo tambem incorreu, tornando-se assim garante das obrigações da empreza. É uma informação do sr. engenheiro Machado sobre o estado da questão do caminho de ferro, em data de 4 de março de 1886 [1].

O distincto e auctorisado funccionario propõe e aprecia os alvitres a seguir, caso a companhia se não desempenhe do seu compromisso.

O tempo urge, e ninguem como elle está em circumstancias de apreciar os perigos e as contingencias que póde correr a linha de Lourenço Marques, se aquelle compromisso não for honrado.

A linha de Kimberley está já em exploração; e a idéa da sua ligação com Pretoria tem partidarios no Transvaal, que já propozeram a respectiva concessão sob condição de ficar protrahida a ligação com Lourenço Marques.

A conjunctura era effectivamente apertada, porque nos dois annos decorridos, tão estereis para os interesses portuguezes, os negocios da Africa austral tinham variado muito. As linhas inglezas, tanto no Cabo como no Natal, avançavam com grande incremento; e o desenvolvimento da exploração mineira no Transvaal assumia grandes proporções, creando instantes necessidades commerciaes. É por esse tempo que se formou a cidade de Barberton, na região de Kaap Gold-Field, e que começa a despontar a riqueza de outra zona aurifera, onde breve veremos surgir a nova e mais importante cidade de Johannesburg.

Facilmente se admitte, que não era com palliativos de promessas vagas e de boas palavras que se podia fazer face aos perigos d'esta situação, por parte do governo portuguez.

Res non verba: era necessario demonstrar por factos positivos que Portugal queria o caminho de ferro, e que os compromissos tomados haviam de ser cumpridos.

transvaalienne. Ce document toutefois témoigne aussi de l'importance des responsabilités encourues par le gouvernement en se portant garant des obligations de l'entreprise. C'est un rapport de mr. l'ingénieur Machado sur l'état de la question du chemin de fer, en date du 4 mars 1886 [1].

Cet éminent fonctionnaire propose et discute le parti à prendre au cas où la compagnie ne ferait pas honneur à ses engagements.

Le temps presse et nul n'est plus à même que lui d'apprécier les périls et les conséquences qui peuvent résulter pour la ligne de Lourenço Marques, du fait que les engagements de la compagnie ne seraient pas tenus.

La ligne de Kimberley est déjà en exploitation, et l'idée de son raccordement avec Pretoria compte, au Transvaal, de nombreux partisans qui en ont déjà demandé la concession à la condition que le raccordement par Lourenço Marques serait abandonné.

La situation en effet était critique, car, après un délai de deux ans, si stérile pour les intérêts portugais, les affaires de l'Afrique australe avaient subi divers changements. Les lignes anglaises, aussi bien au Cap qu'au Natal, avaient atteint un grand développement, et l'exploitation minière au Transvaal avait acquis d'immenses proportions et donné naissance à des besoins considérables au point de vue commercial. C'est vers cette époque que fut fondée la ville de Barberton, dans la région du Kaap Gold-Field, et que commencèrent à poindre les richesses d'une autre zone aurifère, où nous verrons bientôt surgir la plus importante cité de Johannesburg.

On admettra facilement que ce n'était point avec des palliatifs de promesses vagues et de bonnes paroles que le gouvernement portugais pouvait faire face aux dangers d'une semblable situation.

Res non verba: il fallait démontrer par des faits positifs que le Portugal voulait le chemin de fer, et que les engagements pris devaient forcément être tenus.

[1] Serie F, n.° 12. Veja-se tambem pag. 20.

[1] Série F n° 12. Voir aussi, pag. 20.

Em 12 de março [1], pergunta-se á companhia quaes as providencias que tem adoptado para se dar cumprimento ao decreto de 28 de dezembro, que fixou o começo das obras para junho de 1886. Recordam-se n'esse officio todas as rasões de urgencia a que companhia e governo têem de attender em tão momentoso assumpto.

O presidente da direcção responde evasivamente, em 13 de março[2], tornando dependente a resposta definitiva das informações que espera receber dos directores que funccionam em Londres. Essas informações levaram tempo a chegar a Lisboa, porque a resposta definitiva da companhia, declarando que não tem dinheiro para começar os trabalhos, foi datada de 18 de maio de 1886 [3].

No emtanto, porém, prevenindo provavelmente tão desanimador desenlace, o governo tinha tomado todas as providencias para honrar o seu compromisso, deliberando-se a mandar proceder ao começo das obras no praso convencionàde, se a companhia o não fizesse.

Debateu-se então a questão de saber se o governo deveria ou não rescindir o contrato, dada a hypothese da resposta negativa da companhia.

Contra a rescisão offerecia-se um obice de direito, que parece haver imperado no animo do governo.

Era certo que o decreto de 28 de dezembro tinha consignado a obrigação da companhia quanto á epocha do começo das obras; mas essa obrigação tinha mais a fórma de clausula condicional para a effectividade da prorogação do praso da construcção, do que a de aclaração da respectiva disposição do contrato.

Este era, effectivamente, omisso quanto á data do começo das obras; dizia que a construcção total devia fazer-se em tres annos, a contar da approvação dos planos, mas não declarava quanto tempo era indispensa-

[1] Serie F, n.° 13.
[2] Serie F, n.° 14.
[3] Serie F, n.° 20.

Le 12 mars [1], le ministre fait demander à la compagnie quelles dispositions elle a prises pour exécuter le décret du 28 décembre qui avait fixé le commencement des travaux pour le mois de juin 1886. Cette dépêche rappellait toutes les raisons d'urgence dont la compagnie et le gouvernement portugais devaient tenir compte dans une question aussi grave.

Le président de la direction répond évasivement le 13 mars[2], en subordonnant sa décision définitive aux renseignements qu'il attend de ses directeurs de Londres. Ces renseignements tardèrent à arriver à Lisbonne, car la réponse catégorique de la compagnie, déclarant qu'elle n'a pas les fonds pour commencer les travaux, porte la date du 18 mai 1886 [3].

Le gouvernement portugais toutefois, en prévision probablement d'un résultat si décourageant, avait pris toutes ses mesures pour faire honneur à ses engagements, et il décida de faire procéder lui-même à l'exécution des travaux, au cas où la compagnie ne les commencerait point.

Alors fut débattue la question de savoir si le gouvernement devait ou non prononcer la déchéance de la concession, dans l'hypothèse d'une réponse négative de la part de la compagnie.

Contre la déchéance s'élevait un empêchement de droit, qui semble avoir agi sur l'esprit du gouvernement.

Il est certain que le décret du 28 décembre contenait une obligation de la part de la compagnie visant à l'époque du commencement de la ligne; mais cette obligation semblait revêtir la forme d'une clause conditionnelle de la prorogation effective du délai de construction plutôt que celle d'un engagement sous peine de déchéance.

La concession, en effet, ne se prononçait pas sur la date du commencement des travaux; elle disait que la construction totale serait effectuée en trois ans à partir de l'approbation des plans, sans

[1] Série F, n° 13.
[2] Série F, n° 14.
[3] Série F, n° 20.

vel para os trabalhos preliminares, nem desde quando a companhia entrava em mora de execução por falta de começo dos trabalhos.

D'essa omissão resultava que a companhia poderia argumentar contra o proprio decreto que ella solicitára como especial mercê, dizendo e sustentando agora, seis mezes depois de ter dito e ponderado o contrario, que ainda estava em tempo de poder fazer tudo, embora prescindisse de usar da prorogação.

Se o não disse expressamente, é como se o dissesse, quando no officio de 18 de maio, depois de declarar que não tem meios nem póde fixar data precisa para o começo das obras, tem a longanimidade de se não oppor a que o governo as comece por conta d'ella companhia, *o que aliás poderia fazer.*

Desgraçada concessão e fatal enredo de circumstancias, que podem conduzir a estes resultados e permittir tal situação!

fixer le temps indispensable pour les travaux préliminaires. Le contrat ne stipulait pas non plus à partir de quel moment la compagnie pouvait être considérée comme en défaut d'exécution pour n'avoir point commencé les travaux.

Cette omission pouvait fournir à la compagnie un argument contre le décret qu'elle avait sollicité comme une faveur spéciale, en lui permettant de soutenir le contraire de ce qu'elle avait déclaré six mois auparavant, c'est-à-dire, qu'elle était à temps pour exécuter tous les travaux sans utiliser la prorogation du délai de construction.

Si elle n'a pas dit cela expressément, elle l'a laissé entendre dans sa lettre du 18 mai où, après avoir déclaré qu'elle n'a pas les moyens de fixer la date pour le commencement des travaux, elle ose dire qu'elle ne s'opposera pas à ce que le gouvernement les commence pour le compte de la compagnie, *ce dont d'ailleurs elle avait le droit.*

Malheureuse concession et fatal concours de circonstances qui ont pu déterminer de tels résultats et permettre une situation pareille!

CAPITULO V

Das relações entre o governo e a companhia durante o periodo dos trabalhos

—

(Maio de 1886 a fevereiro de 1887)

SUMMARIO

Considerações sobre a attitude do governo, sobre a apathia da companhia e sobre a actividade do concessionario, durante o periodo dos trabalhos— Carta e telegramma de 21 de maio de 1886 e analyse das informações e propostas que ahi se faziam por parte do concessionario. — Mallogro das negociações entaboladas com os banqueiros Leemans de Bruxellas. — Correspondencia relativa a este assumpto. — Os officios de 8 de julho de 1886 por parte da companhia. — A resposta do governo em portaria de 15 do mesmo mez. — Analyse d'essa resposta em comparação dos pedidos feitos pela companhia. — Como a direcção da companhia considerou essa resposta. — O que mandou dizer para Londres. — A que motivos se devia attribuir o mallogro das operações financeiras. — Situação precaria da companhia. — Necessidade de pôr ponto n'esta situação. — As estações officiaes debateram o direito do governo a rescindir a concessão, e opinaram n'esse sentido. — O officio da companhia em 16 de fevereiro de 1887 relata todas as difficuldades da situação. — Como tentou reunir uma assembléa geral para resolução d'essas difficuldades. — Opposição e embaraços por parte dos directores de Londres e de Mac-Murdo. — Expedientes extraordinarios de que este lançou mão. — Tres cartas notaveis que por esse tempo vieram de Londres. — A de 18 de dezembro de 1886 do vice-presidente em Londres ao presidente em Lisboa. — A de 28 do mesmo mez por parte do presidente de uma reunião de accionistas de Londres ao ministro. — A de 30 d'esse mez por Mac-Murdo ao ministro. — Protesto judicial de Mac-Murdo contra a convocação da assembléa geral para 4 de janeiro de 1887. — Assembléa geral de 1 de fevereiro seguinte. — O que ahi se passou. — Votação da proposta da retrocessão da concessão a Mac-Murdo por parte do seu proprio representante. — Considerações sobre este desenlace.

CHAPITRE V

Rapports entre le gouvernement et la compagnie pendant la période des travaux

—

(Mai 1886 à février 1887)

SOMMAIRE

Considérations sur l'attitude du gouvernement, sur l'apathie de la compagnie, et l'activité du concessionnaire pendant la durée des travaux.—Lettre et télégramme du 21 mai 1886 et examen des renseignements et des propositions que le concessionaire y présente.— Insuccès des négociations entamées avec le banquier Leemans de Bruxelles.— Correspondance concernant cette affaire— Les lettres du 8 juillet 1886 de la part de la compagnie.— La réponse du gouvernement par arrêté du 15 du même mois.— Examen de cette réponse en égard aux demandes faites par la compagnie.— Comment la direction de la compagnie considère cette réponse.— Ce qu'elle a fait dire à Londres.— A quoi il faut attribuer la non-réussite des opérations financières.— Situation précaire de la compagnie.— Nécessité de faire cesser cette situation.— Les autorités officielles ont discuté le droit du gouvernement à annuler la concession et ont émis un avis à cet effet.— La lettre de la compagnie du 16 février 1887 rapporte toutes les difficultés de la situation.— Comme on a tenté de réunir une assemblée générale pour résoudre ces difficultés.— Opposition et embarras soulevés de la part des directeurs de Londres et par Mac-Murdo.— Expédients extraordinaires auxquels ce dernier a eu recours.—Trois lettres remarquables venues de Londres à cette époque.— Celle du 18 décembre 1886 du vice-président à Londres au président à Lisbonne.— Celle du 28 du même mois de la part du président d'une réunion d'actionnaires à Londres au ministre.— Celle du 30 du même mois de Mac-Murdo au ministre.— Protestation judiciaire de Mac-Murdo contre la convocation de l'assemblée générale pour le 4 janvier 1887.— Assemblée générale du 1er février suivant.— Ce que y a eu lieu.—Votation par le propre représentant de Mac-Murdo d'une proposition pour que la concession fût rétrocédée à ce dernier.— Considérations sur ce dénouement.

CAPITULO V

Das relações entre o governo e a companhia durante o periodo dos trabalhos

(Maio de 1886 a fevereiro de 1887)

Não foi de bom grado que o concessionario soube da resolução do governo portuguez quanto ao começo dos trabalhos. A noticia do facto fôra recebida no Transvaal e em Lourenço Marques com um sentimento de satisfação e de allivio, que não era de bom agouro para os projectos do concessionario.

Se agradou a certeza de ver começar os trabalhos, não era menos grato o saber-se que elles íam ser executados sob os auspicios de uma administração official, essencialmente interessada em os levar a bom termo. Por algum tempo se suppoz que a resolução do governo era o prenuncio da rescisão da concessão, e os verdadeiros interessados na conclusão da linha ferrea compraziam-se em acreditar, que nem a companhia concessionaria, nem o seu empreiteiro geral tornariam a figurar no assumpto.

O periodo de que nos vamos occupar é por esse motivo digno de estudo, porque, a par d'esse sentimento e d'essa espectativa por parte dos interesses locaes, teremos de registar a quasi completa apathia da companhia portugueza, contrastando com a febril e fertil actividade do concessionario. É o periodo em que, abandonando a apparente passividade em que se collocára á sombra da companhia, elle se resolve a entrar directamente em scena, ora supplicante e queixoso, como victimado nos seus interesses, ora arrogante e altivo, como senhor

CHAPITRE V

Rapports entre le gouvernement et la compagnie pendant la période des travaux

(Mai 1886 à février 1887)

Le concessionnaire n'apprit point avec plaisir la résolution prise par le gouvernement portugais au sujet du commencement des travaux. La nouvelle en avait été accueillie au Transvaal et à Lourenço Marques avec un sentiment de satisfaction et de soulagement qui n'était pas de bon augure pour les projets du concessionnaire.

Si on était satisfait de voir commencer la construction de la ligne, on ne l'était pas moins de constater qu'elle allait être exécutée sous les auspices d'une administration officielle essentiellement intéressée à son succès. On supposa pendant quelque temps que la résolution du gouvernement était le prélude de la résiliation de la concession, et les véritables intéressés à l'achèvement de la ligne se plaisaient à croire que ni la compagnie concessionnaire, ni l'entrepreneur général ne figureraient plus dans cette affaire.

La période où nous allons entrer est, par cela même, digne d'étude, car, à côté de ce sentiment et de cette expectative de la part des intérêts locaux, il y a lieu d'enregistrer l'apathie presque complète de la compagnie portugaise contrastant avec l'activité fébrile et féconde du concessionnaire. C'est la période où il abandonne la passivité apparente derrière laquelle il s'était retranché, à l'ombre de la compagnie, pour se résoudre à entrer directement en scène, tantôt suppliant et docile, alléguant la ruine de ses intérêts, tantôt arrogant et hautain,

da concessão. Os alvitres que suggere e os meios que emprega seriam a incessante violação do contrato, se a elle, e não á companhia, pudesse ser imputada a responsabilidade juridica da inexecução do mesmo contrato.

Os documentos relativos a este periodo podem ser considerados debaixo de tres pontos de vista: o da intervenção do concessionario, o do procedimento da companhia e o da attitude do governo.

Pelo que respeita ao ultimo ponto de vista, são de notar os cuidados e preoccupações com que o governo procura manter, dentro dos mais escrupulosos limites, as relações officiaes a que está obrigado pela concessão. Todas as communicações que lhe foram dirigidas, sem ser em nome directo da companhia, têem por invariavel destino o serem remettidas á companhia para as apreciar, declarando-se sempre que o governo as não póde tomar em consideração, nem responder-lhes, por falta de competencia da pessoa que as assigna para representar a companhia. Vê-se que é um proposito adoptado para evitar futuras complicações, e para repor a situação juridica das partes nos precisos termos da concessão.

Esta deliberação apropositada do governo torna-se mais patente n'este periodo do que nos anteriores, porque nunca o concessionario assumiu, como agora, uma attitude mais directa e menos compativel com a sua verdadeira situação de simples empreiteiro da companhia.

No rigor dos contratos não podia ser duvidoso que a personalidade do concessionario tinha desapparecido perante o governo, e que a qualidade de empreiteiro geral da companhia não lhe dava direitos alguns a intervir directamente junto do governo, ainda que fosse para effeitos da propria construcção. O ex-concessionario faz-se desentendido d'esta attitude do governo, e, sem embargo das suas cartas ficarem sem resposta, continúa escrevendo e discreteanse posant comme seigneur et maître de la concession. Les raisons qu'il invoque et les moyens qu'il emploie constitueraient une violation permanente de la concession si la responsabilité juridique de son inexécution pouvait être imputée au concessionnaire et non à la compagnie.

Les documents relatifs à cette période peuvent être envisagés sous trois points de vue: l'intervention du concessionnaire, la conduite de la compagnie et l'attitude du gouvernement.

En ce qui concerne ce dernier point de vue, il convient de remarquer le soin et les précautions dont le gouvernement portugais s'entoure pour maintenir dans ses strictes limites les relations officielles auxquelles il se trouve obligé par la concession. Toutes les communications, qui ne lui sont point adressées directement au nom de la compagnie, sont invariablement renvoyées à cette dernière pour qu'elle puisse les apprécier, et le gouvernement n'omet point d'y déclarer qu'il ne peut les prendre en considération, ni y répondre, vu que la personne qui les signe n'a pas qualité pour représenter la compagnie. On voit que c'est là un parti pris, dans le but d'éviter des complications futures, et pour maintenir la situation juridique des parties dans les limites rigoureuses de la concession.

Cette sage détermination du gouvernement portugais s'accentue davantage dans la présente période que dans celles qui la précèdent, parce qu'aussi jamais le concessionnaire n'avait pris une attitude plus directe et moins compatible avec sa véritable situation de simple entrepreneur de la compagnie.

La concession en main, il n'était pas douteux que la personnalité du concessionnaire n'eût disparu pour le gouvernement, et que sa qualité d'entrepreneur général de la compagnie ne lui donnât aucun droit de correspondre directement avec le ministère, même pour traiter d'affaires concernant la construction de la ligne. Mais l'ex-concessionnaire feint de ne pas comprendre l'attitude du gouvernement, et bien que ses lettres restent sans réponse, il n'en conti-

do, como se a companhia não existisse, ou como se não houvesse uma direcção em Lisboa que legitimamente a representava.

Tinha a companhia declarado no seu officio de 18 de maio que, por falta de meios, não podia começar os trabalhos nem fixar epocha precisa em que o poderia fazer.

Esta resposta era fundada em informações fornecidas pelos directores que funccionavam em Londres. Todavia, passados tres dias, em 21 de maio, recebe o ministro um telegramma expedido de Londres por um individuo que se diz secretario da companhia, contendo as seguintes inesperadas affirmações: que se tinha conseguido dinheiro para a construcção se fazer ainda n'aquelle anno; que o empreiteiro se propunha começar os trabalhos na margem direita do rio Matolla, d'onde seguiria em linha recta para o Incomati; que a construcção seria provisoriamente pelo systema americano, mas sob condição de reconstrucção pratica no anno seguinte; e que o empreiteiro não concordava no começo dos trabalhos por parte do governo, mas que, se se insistisse n'isso, desejaria que os trabalhos começassem na dita margem do Matolla.

Era realmente extraordinario, que a direcção em Lisboa assegurasse ao ministro que não tinha meios nem podia fixar data para o começo dos trabalhos, e que, quasi ao mesmo tempo, o secretario da companhia em Londres se dirigisse por telegramma ao ministro n'aquelles termos!

Estranhando o facto, o ministro mandou remetter o telegramma á direcção da companhia, acrescentando-se, por cautela, que as declarações e asserções n'elle contidas não eram acceitaveis á face do contrato [1].

Serie G, n.º 1.

nue pas moins à écrire et à discuter, comme si la compagnie n'existait point, ou comme si elle n'avait pas une direction à Lisbonne pour la représenter légalement.

La compagnie avait déclaré dans sa lettre du 18 mai que, faute des moyens et des ressources indispensables, elle n'était en mesure ni de commencer les travaux, ni de fixer l'époque précise à laquelle elle pourrait le faire.

Cette réponse se basait sur des renseignements fournis par les directeurs qui siégeaient à Londres. Néanmoins, trois jours après, le 21 mai, le ministre recevait une dépêche télégraphique adressée de Londres par un individu se disant secrétaire de la compagnie, dépêche contenant les affirmations suivantes aussi surprenantes qu'inexplicables. Ce télégramme annonçait qu'on s'était procuré les fonds nécessaires pour effectuer la construction de la ligne dans le courant de la même année; que l'entrepreneur se proposait de commencer les travaux sur la rive droite du Matolla, d'où il suivrait en ligne directe vers l'Incomati; que la construction serait provisoirement faite d'après le système américain, à la condition toutefois que l'année suivante elle serait définitivement exécutée suivant le système normal; que l'entrepreneur n'acceptait pas que le gouvernement commençât les travaux, mais que, si celui-ci insistait pour les mettre à exécution, l'entrepreneur désirait qu'on débutât sur la rive droite du Matolla.

Il était réellement extraordinaire que la direction de Lisbonne assurât au ministre qu'elle se trouvait à bout de ressources, et dans l'impossibilité de préciser le moment où les travaux pourraient commencer, et que, presque à la même époque, le secrétaire de la compagnie à Londres adressât au ministre portugais un télégramme en ces termes!

Le ministre, stupéfait, transmit la dépêche à la direction de la compagnie, en ajoutant toutefois, par précaution, que les déclarations y contenues n'étaient point acceptables en présence des clauses de la concession [1].

[1] Série G, nº 1.

O facto, porém, esclarecia-se a breve trecho, por meio de uma carta que o concessionario dirigia ao ministro na mesma data de 21 de maio [1]. O secretario da companhia assignára o telegramma, e o concessionario, a pretexto de que tal telegramma se não prestasse a erradas interpretações, dava-se ao trabalho de o commentar e explicar, fallando *pro domo sua*.

Depois da notavel carta de 27 de junho de 1884, é a primeira vez que o tornâmos a ver entrar ostensivamente em scena, servindo-se do secretario da companhia como introductor. Carta e telegramma não são mais do que um pequeno incidente na questão, mas demonstram o que a concessão é e vale para o concessionario.

Pretender começar os trabalhos na margem direita do Matolla significava uma de duas cousas, conforme o ponto do rio a que se referia a pretensão. Se a idéa era, como parece, começar os trabalhos na foz do Matolla, correspondia nada menos do que ao abandono do traçado approvado, e, porventura, á pretensão de substituir ao porto de Lourenço Marques, como *terminus* da linha, o porto do Matolla. Se a idéa era outra, isto é, começar os trabalhos no ponto em que o traçado cortava o rio Matolla, a 27 kilometros da origem da linha, a pretensão tornava-se economicamente tão impraticavel e absurda, por augmento de despezas de transporte para os materiaes e pessoal da construcção, que chegava a ser incomprehensivel.

A rasão de tudo isto parecia estar, não na intenção de construir, mas sim no proposito de obstar a que o governo construisse. De facto, a conclusão do telegramma equivalia a isso: o concessionario declarava oppor-se tenazmente a que o governo começasse as obras; mas, se se insistisse, que o fizesse no ponto que elle concessionario indicava. Quer dizer: não faça trabalhos al-

[1] Serie G, n.º 3.

Mais le fait, si extraordinaire qu'il fût, ne tarda pas à être expliqué par une lettre que le concessionnaire avait écrite au ministre, à la même date du 21 mai [1]. Le secrétaire de la compagnie avait signé le télégramme; le concessionnaire, sous prétexte d'éviter qu'il ne prêtât à une interprétation erronée, prit la peine de le commenter et de l'expliquer *pro domo sua*.

Après la curieuse lettre du 27 juin 1884, c'est la première fois que nous voyons le concessionnaire rentrer ostensiblement en scène, en prenant comme intermédiaire le secrétaire de la compagnie. Cette lettre et cette dépêche n'ont guère d'importance dans la question que nous traitons, mais elles servent à démontrer comment le concessionnaire envisageait l'exécution de la concession.

Le commencement des travaux par la rive droite du Matolla pouvait s'entendre de deux façons suivant le point du fleuve auquel la demande se rapportait. S'il s'agissait, comme nous le croyons, de commencer la ligne à l'embouchure de ce fleuve, cela ne signifiait ni plus ni moins que l'abandon du tracé approuvé, et probablement la prétention de remplacer le port de Lourenço Marques, comme *terminus*, par le port du Matolla. Si on avait en vue de commencer les travaux au point où le tracé coupait ce fleuve, à 27 kilomètres de l'origine de la ligne, l'idée alors était tellement absurde et impraticable, au point de vue économique, par suite de l'augmentation de frais de transport en matériaux et en personnel, qu'elle devenait incompréhensible.

Ce qu'on peut déduire de tout cela, c'est que le concessionnaire n'avait nullement l'intention de construire la ligne, mais bien le ferme dessein d'empêcher que le gouvernement ne la construisît. C'est ce qu'il faut conclure du télégramme précité. Le concessionnaire y déclare qu'il s'oppose à ce que le gouvernement commence les travaux, mais il ajoute que si le gouvernement in-

[1] Série G, nº 3.

guns, ou faça-os em condições illegaes ou impraticaveis.

Significação semelhante tem a idéa de se fazer o caminho de ferro pelo systema americano, um tramway, ao que parece; e o pedir-se auctorisação para levar o caminho, desde o Matolla, em linha recta até o Incomati. Basta uma vista de olhos sobre a planta do traçado, para se concluir o que valia a seriedade d'estas indicações.

A carta de 21 de maio visava, porém, a mais alguma cousa do que a commentar o telegramma do secretario da companhia; a saber: a desacreditar o governo do Transvaal, a colorir o proprio descredito a que tinha sido arrastada a empreza portugueza, e a levantar a primeira duvida sobre a harmonia de vistas na administração superior da companhia *(in addition to which harmony has not existed in our own councils)*.

Segundo o concessionario, o governo do Transvaal via-se em grandes difficuldades para levantar por emprestimo a somma effectiva de £ 10:000, com destino ao caminho de ferro; e, por outro lado, se elle concessionario não tinha já realisado a emissão das obrigações, a causa estava nas concessões que o governo portuguez fizera ao Transvaal, pela convenção de 17 de maio de 1884.

Singulares concessões estas, que não dão credito ao Transvaal para levantar facilmente £ 10:000, e lh'o dão para impedir que a empreza portugueza se levante do seu extremo abatimento!

A promessa da concessão do tramway vae ser agora o argumento de eleição para todas as pretensões do concessionario. Elle proprio começa por confessar que não ha concessão, *if concession it may be called;* mas todas as suas tentativas, e as mais bem combinadas operações, se hão de dizer frustradas perante o espectro d'aquella promessa nunca realisada, para ver se assim se consiste, il devra les commencer au point indiqué par lui, concessionnaire; cela veut dire: ne faites rien, mais si vous faites quelque chose, que ce soit dans des conditions illégales ou impraticables.

Pareille signification doit être attribuée à l'idée émise de construire la ligne d'après le système américain, probablement en tramway, ainsi qu'à la demande d'autorisation de conduire le chemin de fer depuis le Matolla jusqu'à l'Incomati en ligne droite. Un simple coup d'œil sur le plan du tracé démontre combien ces indications étaient peu sérieuses.

Mais la lettre du 21 mai n'avait pas seulement pour but de commenter le télégramme du secrétaire de la compagnie; elle tendait également à discréditer le gouvernement du Transvaal, à déguiser le discrédit où l'entreprise portugaise était tombée, et à susciter le premier doute sur l'accord qui devait régner dans l'administration supérieure de la compagnie *(in addition to which harmony has not existed in our own councils)*.

Au dire du concessionnaire, le gouvernement du Transvaal luttait avec d'innombrables difficultés pour réaliser l'emprunt effectif de £ 10:000 destiné à l'exécution du chemin de fer, et si lui, concessionnaire, n'avait pas déjà effectué l'émission des obligations, c'est le gouvernement portugais qui en était cause, par suite des concessions qu'il avait octroyées au Transvaal, dans la convention du 17 mai 1884.

Singulières concessions qui ne donnent pas au Transvaal le crédit nécessaire pour emprunter facilement les £ 10:000 sterling, mais lui fournissent les éléments pour empêcher que l'entreprise portugaise se relève du profond abattement où elle gisait!

La promesse de la concession du tramway va servir dorénavant d'argument de prédilection au concessionnaire pour atteindre les buts qu'il se propose. Il commence d'abord par avouer que la concession n'existe point — *if concession it may be called;* mais il dira, de même, que toute tentative financière, les opérations les mieux combinées, se sont heurtées contre le spectre de la

seguem novas e mais largas complacencias do governo portuguez.

O mallogro de umas negociações entaboladas com os banqueiros Leemans, de Bruxellas, serve-lhe de pretexto para chegar a pedir uma garantia de juro ás obrigações, por intermedio dos mesmos banqueiros, e para suggerir outros alvitres ainda mais extraordinarios, por intermedio de terceiros interessados.

Estas negociações, de que o governo portuguez teve conhecimento pelos banqueiros [1] e pelo proprio interessado [2], provam o grau de aberração a que o concessionario chegou, como mandatario da companhia.

As bases do ajuste são, que os banqueiros se encarregam de fazer a emissão das *acções* e das obrigações e que o concessionario se compromette a novas alterações na lei organica da sociedade e a modificações essenciaes na concessão: tudo mediante a abertura de um credito de 8.750:000 francos, garantido com penhores, hypothecas e outras seguranças.

Se o concessionario tivesse uma verdadeira noção da sua responsabilidade como mandatario da companhia, certamente que não teria incluido no mesmo contrato a negociação das obrigações, que era o assumpto do seu mandato, com a negociação das acções, que era assumpto do seu exclusivo interesse. Falla-se de uma e outra cousa, como se tudo fosse papel a emittir de novo, e como se a emissão simultanea de dois titulos tão diversos, quanto a garantias e responsabilidades, não fosse sufficiente motivo de desconfiança contra a empreza e contra quem a representava.

Não sabemos se os banqueiros tiveram, ou não, conhecimento, de que o capital da companhia fôra todo subscripto e figurava de pago no balanço social. O preambulo do contrato, entre elles e o concessionario, diz

[1] Serie G, n.os 4 e 6.
[2] Serie G, n.o 8.

promesse, jamais réalisée, du *tramway*, et cela uniquement dans le but d'obtenir du gouvernement portugais de nouvelles et de plus larges preuves de bienveillance.

L'échec d'une négociation entamée avec les banquiers Leemans de Bruxelles, sert de prétexte au concessionnaire pour demander, par l'entremise de ces mêmes banquiers, une garantie d'intérêt aux obligations, et pour faire présenter, par des tiers également intéressés dans la question, des demandes encore plus extraordinaires.

Ces négociations, dont le gouvernement portugais eut connaissance par les banquiers de Bruxelles [1] et par l'intéressé lui-même [2], démontrent le degré d'aberration où le concessionnaire était tombé, comme mandataire de la compagnie.

Comme base de l'accord, les banquiers se chargeaient de faire l'émission des *actions* et des obligations et le concessionnaire s'engageait à obtenir de nouvelles modifications dans la loi organique de la société et des amendements essentiels dans la concession: tout cela moyennant l'ouverture d'un crédit de 8.750:000 francs, garanti par gages, hypothèques et autres sûretés.

Si le concessionnaire avait eu une juste notion de sa responsabilité, comme mandataire de la compagnie, il n'aurait certes pas confondu, dans le même contrat, la négociation des obligations, qui constituait l'objet de son mandat, avec celle des actions qui concernait exclusivement ses propres intérêts. Mais ces deux opérations y sont traitées comme s'il s'agissait de nouveau papier à émettre, et comme si l'émission simultanée de deux titres si différents, au point de vue des garanties et des responsabilités, n'était pas un motif suffisant de méfiance contre l'entreprise et contre son représentant.

Nous ignorons si les banquiers belges apprirent que le capital de la compagnie avait été entièrement souscrit et figurait comme payé dans le bilan social. Dans les préliminaires du contrat entre eux et le

[1] Série G, nos 4 et 6.
[2] Série G, no 8.

que este era o proprietario da maior parte das acções; mas, como tambem diz que era o proprietario de todas as obrigações da companhia, o que não era exacto, póde ter succedido que uns e outros titulos fossem reputados não emittidos, no entender dos banqueiros.

Fosse como fosse, o facto de fazer vender acções á sombra de um contrato para emissão de obrigações não era dos mais animadores para o bom resultado da operação.

Peior foi, comtudo, negociar sobre hypotheses que dependiam da vontade da companhia e da annuencia do governo. Por muito habituado que estivesse o concessionario a pôr e dispor das cousas da empreza como negocio seu, não foi prudente negociar e firmar o contrato, sem saber previamente até onde lhe permittia ir a sua faculdade de negociador.

Ora, succedeu que o ministro mandou responder a uma carta dos banqueiros: que as alterações propostas, quanto ao contrato de 14 de dezembro de 1883 e quanto aos estatutos da companhia, não podiam ser tomadas em consideração [1]; e a companhia disse francamente ao ministro, que era completamente estranha a estas combinações e pedidos, assumptos de que nem o sr. Mac-Murdo, nem os directores de Londres, lhe deram aviso algum ou fizeram participação [2].

O mais curioso é, que os banqueiros, a pedido do concessionario e sob pretexto do tramway, exigem do governo a garantia de juro para as obrigações; e o concessionario mostra-se depois muito indignado de que assim se abusasse da sua confiança, pedindo-se o que não havia direito a pedir, e em menos bons termos do que conviria. O defeito dos banqueiros parecia estar em se dizerem agentes do concessionario, em vez de reclamarem a subvenção de motu proprio!

[1] Serie G, n.º 7.
[2] Serie G, n.º 10.

concessionnaire, il est dit que celui-ci est propriétaire de la majeure partie des actions; mais comme ces préliminaires disent aussi que le concessionnaire possédait toutes les obligations de la compagnie, ce qui était inexact, les banquiers ont pu croire en effet que ces deux sortes de titres n'avaient pas été émis.

De quelque manière que ce fût, vendre des actions à l'abri d'un contrat pour émettre des obligations, n'était pas un procédé bien encourageant pour la réussite de l'opération.

Mais il était plus grave encore de négocier sur des hypothèses dépendantes de la volonté de la compagnie et de la sanction du gouvernement portugais. Si habitué qu'il fût à disposer à sa guise et selon son bon plaisir des choses de l'entreprise, le concessionnaire manqua de tact et de prudence en négociant et en signant le contrat, sans savoir au préalable jusqu'à quel point le lui permettait sa qualité de négociateur.

Il arriva en effet que le ministre fit répondre à une lettre des banquiers belges que les modifications proposées à la concession du 14 décembre 1883 et aux statuts de la compagnie ne pouvaient être prises en considération [1]; et la compagnie avoua franchement au ministre qu'elle était complètement étrangère à ces combinaisons et à ces demandes, dont elle n'avait nullement été saisie ni par mr. Mac-Murdo ni par les directeurs de Londres [2].

Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que lorsque les banquiers, à la demande du concessionnaire, et invoquant le prétexte du tramway, viennent exiger du gouvernement la garantie d'intérêt des obligations, le concessionnaire se montre indigné de ce qu'on ait ainsi abusé de sa confiance par la présentation d'une demande qu'on n'avait nullement le droit de faire et en des termes peu convenables. On dirait que les banquiers avaient eu le tort de se dire agents du concessionnaire, au lieu d'exiger la subvention pour leur propre compte!

[1] Série G nº 7.
[2] Série G nº 10.

Toda a correspondencia relativa a este incidente é mais para ser lida do que extractada [1].

Quanto ao contrato em si, e quanto á sua efficacia para os legitimos interesses da companhia, poderá ajuizar-se pelo resultado da acção que o sr. Mac-Murdo intentou contra os banqueiros. A obrigação d'estes consistia em darem os passos necessarios para se abrir o credito n'um banco de primeira ordem, e não em fornecerem elles proprios o credito. A acção foi julgada improcedente por falta de base e o auctor condemnado nas custas do processo[2].

Dadas todas as circumstancias que deixâmos apontadas, parece-nos que este contrato foi um dos meios empregados pelo concessionario para actuar sobre o governo portuguez no sentido de obter novas concessões. Essa espectativa mallogrou-se, o que não foi menos sensivel para o concessionario do que o mallogro do proprio contrato.

Resolve-se, portanto, a tratar novamente com a direcção portugueza da companhia, voltando ao antigo systema de a fazer falar por elle.

Em dois officios de 8 de julho, a direcção portugueza da companhia participa ao ministro ter recebido um extenso relatorio do sr. Mac-Murdo, relativamente ao contrato Leemans [3].

É bem de presumir o que esse relatorio diria quanto ás causas do mallogro da operação. A direcção da companhia não parece estar muito convencida, de que os boatos sobre a concessão do tramway sejam a causa determinante de tal mallogro, depois das declarações feitas pelo governo em maio de 1885. Todavia, como é o que sempre se allega, pede novas declarações officiaes, que acabem de vez com semelhante pretexto.

A este pedido respondeu o governo com

[1] Serie G, n.os 4 a 11.
[2] Serie S, n.o 6.
[3] Serie G, n.o 13.

Toute la correspondance relative à cet incident doit être lue en entier et non par extrait [1].

Quant au contrat en lui-même et à son efficacité, au point de vue des intérêts légitimes de la compagnie, on peut les apprécier d'après le résultat du procès intenté par mr. Mac-Murdo aux banquiers. L'obligation de ces derniers consistait à faire les démarches nécessaires pour l'ouverture d'un crédit dans une maison de banque de premier ordre, et non à fournir le crédit eux-mêmes. Le demandeur fût débouté de son action et comdamné aux dépens [2].

D'après tout ce que nous venons d'exposer, on peut déduire que ce contrat fut un des moyens employés par le concessionnaire pour agir sur le gouvernement portugais dans le but d'obtenir de nouvelles concessions. Son attente fut déçue et le dépit éprouvé par le concessionnaire ne lui fut pas moins sensible que la rupture du contrat lui-même.

Il se décide dès lors à reprendre les négociations avec la direction de la compagnie portugaise, en revenant à l'ancien système de la faire parler pour lui.

Par deux lettres du 8 juillet, la direction de la compagnie fait part au ministre qu'elle vient de recevoir un long rapport de mr. Mac-Murdo, relativement au contrat Leemans [3].

On devine facilement ce que disait ce rapport au sujet des motifs qui avaient fait échouer l'opération. La direction de la compagnie ne semble pas bien convaincue de ce que les bruits répandus sur la concession du tramway aient pu, seuls, déterminer l'échec des négociations, surtout après les déclarations du gouvernement à cet égard. Néanmoins, comme ce motif est celui que l'on invoque toujours, la compagnie sollicite de nouvelles déclarations officielles, pour en finir une fois pour toutes avec ce prétexte.

A cette demande, le gouvernement ré-

[1] Série G, n° 4 à 11.
[2] Série S, n° 6.
[3] Série G, n° 13

a portaria de 15 de julho. Não é inutil cotejar o pedido com a resposta [1].

Em primeiro logar:

Pediu-se *que se declarasse ter a companhia o exclusivo d'este caminho de ferro.*

Respondeu-se *que o tinha, nos termos do artigo 20.º do contrato e emquanto a concessão se devesse reputar legalmente em vigor.*

Em segundo logar:

Pediu-se *a declaração de que não existia nenhuma outra concessão, dada ou promettida, que invalidasse ou prejudicasse a da companhia.*

Respondeu-se *que nenhuma outra concessão existia para a construcção e exploração de qualquer especie de via de communicação através do territorio d'aquelle districto.*

Em terceiro logar:

Pediu-se *a declaração de que o começo dos trabalhos por parte do governo fôra feito de perfeito accordo com a companhia, ficando resalvados todos os direitos e interesses d'esta.*

Nada se respondeu.

Em quarto logar:

Pediu-se a declaração *de que a promessa da concessão de um tramway ao governo do Transvaal, no territorio do districto, fôra condicional, isto é, que só podia ter logar se, quando tivesse de começar a linha no Transvaal, a linha portugueza não pudesse transportar os materiaes para aquella, sendo n'esse caso o tramway exclusivamente applicado ao transporte d'esses materiaes; e que o transporte de outras mercadorias só poderia dar-se no caso da linha portugueza não ficar concluida dentro do praso marcado.*

Respondeu-se *que nenhuma promessa de concessão de tal natureza fôra feita, cujos termos e condições fossem ou pudessem interpretar-se como contrarios a qualquer das estipulações do contrato.*

[1] Serie G, n.os 13 e 14.

pondit par l'arrêté ministériel du 15 juillet. Nous croyons utile de mettre en regard le questionnaire et les réponses [1].

1° Le gouvernement est prié de *déclarer que la compagnie a l'exclusif de la ligne à construire de Lourenço Marques au Transvaal.*

Il fut répondu que *la compagnie jouit de ce privilége aux termes de l'article 20, tant que la concession sera considérée comme légalement en vigueur.*

2° Le gouvernement est invité *à déclarer qu'il n'existe aucune autre concession octroyée ou promise pouvant invalider celle de la compagnie ou y porter atteinte.*

Il fut répondu qu'il *n'existait aucune autre concession pour la construction et l'exploitation d'aucune autre voie de communication à travers le territoire du district de Lourenço Marques.*

3° Le gouvernement est prié de *déclarer que le commencement des travaux entrepris par lui a été effectué d'un commun accord avec la compagnie et sous réserve de tous droits et intérêts de cette dernière.*

Rien ne fut répondu à cet égard.

4° Le gouvernement est invité *à déclarer que la promesse de la concession d'un tramway au gouvernement du Transvaal sur le territoire du district de Lourenço Marques, n'est que conditionnelle, c'est-à-dire que cette concession ne serait octroyée que si, au moment de la mise à exécution de la ligne transvaalienne, la ligne portugaise ne se trouvait pas à même de transporter les matériaux nécessaires à l'autre, le tramway devant être alors exclusivement affecté au transport de ces matériaux, le transport des autres marchandises ne pouvant y avoir lieu qu'au cas où la ligne portugaise ne serait point terminée dans le délai convenu.*

Il fut répondu par le gouvernement *qu'il n'avait été fait aucune promesse de concession de telle nature que les termes ou les conditions en fussent ou en puissent être considérés comme contraires à n'importe quelle clause de la concession.*

[1] Série G, n° 13 et 14.

Por ultimo:

Pediu-se a declaração *de que todo o boato, noticia ou asserção que circulasse em sentido contrario não tinha fundamento algum nem valor juridico.* Nada se respondeu.

A direcção da companhia julgou tão satisfactoria esta portaria, que mandou dizer para Londres: «Se as difficuldades da emissão ainda continuarem, só poderão ser attribuidas á incompetencia do negociador» [1].

Por essa occasião mandava tambem dizer para Londres: que não concordava em se pedir ao governo uma garantia de juro, por não ser propicia a occasião, porque o governo a não concederia, e porque, em verdade, não havia direito a pedil-a. Esta resposta dizia respeito a uma carta, em que os directores de Londres suggeriam o pedido da garantia de juro ás obrigações, como unico meio de se poder levar a effeito a emissão [2]. É de 3 de julho, um mez depois da carta de Leemans com o mesmo pedido.

Evidentemente, a direcção portugueza da companhia começava a ver claro no assumpto e a comprehender que se não podia abusar por mais tempo da benevolencia do governo. Os termos da portaria de 15 de julho se asseguravam o respeito do governo pela concessão, tambem insinuavam que era necessario igual respeito por parte da companhia. Assim, na declaração do exclusivo, não se occulta que a concessão póde perigar por caducidade; e o pedido, quanto ás consequencias juridicas do começo das obras por parte do governo, fica sem resposta.

[1] Serie G, n.º 15 *in fine.*
[2] Serie G, n.º 15-A.

5° Enfin, le gouvernement est prié de déclarer *que tout bruit, toute nouvelle ou assertion propagés dans le sens contraire aux indications précédentes sont dénués de fondement et de valeur juridique.* Aucune réponse ne fut donnée à ce sujet.

La direction de la compagnie jugea entièrement satisfaisante la teneur le l'arrêté ministériel du 15 juillet, dont elle envoya une copie aux directeurs de Londres, en leur disant «que si les difficultés de l'émission continuaient à se produire, elles ne pouvaient être attribuées qu'à l'incompétence du négociateur» [1].

A cette même occasion, la direction de la compagnie faisait aussi savoir à ses collègues de Londres qu'elle ne partageait pas leur avis sur la demande d'une garantie d'intérêt au gouvernement, attendu que l'occasion n'était pas propice pour que le gouvernement y déférât et qu'en outre une semblable exigence n'avait rien qui pût la justifier. Cette réponse de la compagnie avait été provoquée par une lettre de Londres où les directeurs suggéraient l'idée de solliciter la garantie d'intérêt pour les obligations, comme moyen unique de réaliser l'émission [2]. Cette lettre est datée du 3 juillet, un mois après celle de Leemans contenant la même demande.

Evidemment la direction portugaise de la compagnie commençait à voir clair dans la question et à comprendre qu'on ne pouvait abuser plus longtemps de la bienveillance du gouvernement. Les termes de l'arrêté ministériel du 15 juillet, tout en assurant le respect de la concession de la part du gouvernement, faisaient entendre qu'il était indispensable que ses clauses fussent également respectées par la compagnie. Ainsi, dans la déclaration relative au droit exclusif de la construction, le gouvernement n'omet pas de dire que la concession peut tomber en caducité, et à la demande concernant les conséquences juridiques du commencement des travaux par le gouvernement, ce dernier ne juge pas devoir répondre.

[1] Série G, n° 15 in fine.
[2] Série G. n° 15-A.

De facto, a situação, desde muito anomala, aggravava-se dia a dia. Tinham decorrido dois annos e meio desde a concessão, e a companhia não fizera outra cousa senão pedir alterações successivas do contrato e usar de expedientes dilatorios para não cumprir as suas obrigações. O governo víra-se forçado a começar os trabalhos, como meio de salvar da ruina o futuro colonial da empreza. A companhia declarára-se então financeiramente impossibilitada de cumprir o contrato; e a espectativa de que essa situação terminasse afastava-se cada vez mais. D'ahi resultava que as obras, começadas com auctorisações limitadas quanto a tempo e dispendio, iam proseguindo, sem toda a necessaria intensidade para satisfação dos interesses locaes, mas já com caracter de permanencia.

Por outro lado, as estações officiaes consultadas eram de parecer que não podia permittir-se a continuação d'este estado de cousas. A opinião geral era que o governo tinha direito a rescindir a concessão; mas ainda se aventava a idéa de uma intimação á companhia para se habilitar em praso curto, sob pena de rescisão. Não reproduzimos todas as considerações dos pareceres alludidos, porque são um resumo dos factos que até aqui temos exposto. Reportâmo-nos, porém, com especial menção, ao parecer do abalisado jurisconsulto, o fallecido conselheiro Cardoso Avelino, que então exercia o cargo, que tanto honrou, de procurador geral da corôa e fazenda. A questão é ahi tratada com tanta lucidez e proficiencia, que nos dispensâmos de a reproduzir [1].

O sentido em que opinavam as estações officiaes devia, pouco mais ou menos, ser conhecido pela companhia; e, em consciencia, os interessados não podiam deixar de reconhecer que o governo portuguez tinha de pôr ponto a este estado de cousas.

O procedimento da companhia, represen-

[1] Serie G, n.º 17.

Effectivement, la situation de la compagnie, depuis longtemps irrégulière, s'aggravait de jour en jour. Deux années et demie venaient de s'écouler depuis la concession, et la compagnie n'avait fait que solliciter des modifications successives à la concession et recourir à des expédients dilatoires pour ne pas tenir ses engagements. Le gouvernement s'était vu forcé de commencer les travaux pour sauver de la ruine l'avenir colonial de l'entreprise. La compagnie s'était déclarée, financièrement parlant, dans l'impossibilité d'exécuter ses engagements, et de plus en plus il fallait renoncer à l'espoir de voir finir une pareille situation. Il en résultait que les travaux, commencés avec une autorisation subordonnée à certaines limites de temps et de dépenses, étaient déjà conduits comme s'ils devaient durer, mais avec trop de lenteur pour donner satisfaction aux intérêts locaux.

D'un autre côté, les instances officielles consultées étaient d'avis qu'on ne pouvait tolérer plus longtemps un pareil état de choses. L'opinion générale prétendait que le gouvernement était dans son droit en retirant la concession, mais elle insinuait qu'on devait auparavant inviter la compagnie à l'exécuter, dans un court délai, sous peine de déchéance. Nous ne répéterons pas ici toutes les considérations présentées, car elles ne sont que le résumé des faits que nous avons déjà exposés. Nous nous bornerons à faire une mention spéciale de l'opinion émise par l'éminent jurisconsulte, feu le conseiller Cardoso Avelino, qui exerçait alors d'une manière si honorable les fonctions de procureur général de la couronne. La question est traitée dans ce document avec tant de clarté et de justesse que nous nous y rapportons [1].

L'avis des instances officielles devait être à peu près connu de la compagnie, et par conséquent les intéressés ne pouvaient ignorer que le gouvernement portugais était tenu de mettre un terme à une semblable situation.

La conduite de la direction de Lisbonne,

[1] Série G, nº 17.

tada pela direcção de Lisboa, contrasta, porém, de modo notavel com os processos e expedientes a que o concessionario se soccorre n'esta delicada conjunctura. O officio de 16 de fevereiro de 1887 [1] é um documento digno e serio, que resgata muitas culpas anteriores da companhia, relatando, singela e francamente, os factos occorridos, e guardando uma serenidade de exposição que é mais eloquente do que quantos commentarios se pudessem fazer.

A direcção começa por explicar o officio de 18 de maio de 1886, reconhecendo que o alvitre do começo das obras por parte do governo não correspondia na realidade ao fim da companhia, nem a dispensava de pôr em pratica todos os meios para o cabal desempenho das suas obrigações, como as circumstancias urgentemente reclamavam.

Remontando ao contrato de 26 de maio de 1884, origem de todas as suas relações com o coronel Mac-Murdo, e documento de que pela primeira vez se fala ao governo, a direcção resume em breves palavras a historia do largo periodo em que, sem resultado, se tentou a emissão das obrigações: a direcção abstem-se de suppor ou affirmar as causas do nenhum resultado da tentativa; disseram-lhe de Londres que tudo provinha dos boatos adrede espalhados contra a empreza com fundamento na ratificação da convenção de 17 de maio entre Portugal e o Transvaal, e por isso solicitou a portaria de 15 de junho de 1886, a qual, contra toda a espectativa, não diminuiu as difficuldades da emissão.

Foi então que se reconheceu a necessidade da immediata convocação de uma assembléa geral para resolução de tão aperţada conjunctura. As difficuldades oppostas a essa reunião, já pelo sr. Mac-Murdo, já pelos directores de Londres, resaltam dos documentos que acompanham o officio, sem

[1] Serie G, n.º 19.

représentant la compagnie, offre toutefois un contraste frappant avec le procédé et les expédients du concessionnaire dans une conjoncture aussi délicate. Sa lettre du 16 février 1887 [1] est un document digne et sérieux, qui rachète bien des fautes commises antérieurement par elle, car cette lettre raconte simplement et loyalement les faits survenus, en conservant une simplicité d'exposition bien plus éloquente que tous les commentaires qu'elle aurait pu faire.

La direction commence par expliquer la lettre du 18 mai 1886, en reconnaissant que l'idée de la mise à exécution des travaux par le gouvernement ne répondait pas en réalité au but de la compagnie, et ne l'exonérait point de mettre en pratique tous les moyens possibles pour le rigoureux accomplissement de ses engagements ainsi que le réclamait l'urgence des circonstances.

Remontant au contrat du 26 mai 1884, qui constitue l'origine de ses relations avec le colonel Mac-Murdo, document dont le gouvernement est alors saisi pour la première fois, la direction de la compagnie résume en peu de mots l'histoire de la longue période pendant laquelle l'émission des obligations fut vainement tentée, en s'abstenant toutefois de supposer ou d'affirmer quelles avaient été les causes de cet échec. On lui avait dit de Londres que cet échec provenait des bruits répandus contre l'entreprise, par suite de la ratification de la convention du 17 mai entre le Portugal et le Transvaal. C'est pourquoi la compagnie avait provoqué l'arrêté ministériel du 15 juillet 1886, lequel, contre toute attente, ne vint pas diminuer les difficultés de l'émission.

C'est alors que l'on reconnut la nécessité de convoquer immédiatement une assemblée générale pour statuer sur une situation aussi critique. Les difficultés élevées contre cette convocation, tant par mr. Mac-Murdo que par les directeurs de Londres, ressortent des documents qui accompa-

[1] Série G, nº 19.

que este as esmiuce ou encareça; frustrou-se uma primeira convocação para 24 de agosto; falhou outra reunião convocada para 4 de janeiro, contra a qual protestou judicialmente o concessionario; e levou-se a effeito a assembléa geral de 1 de fevereiro, cujas peripecias o officio resume nos termos seguintes:

«O coronel Mac-Murdo, representado pelo seu procurador e com assistencia do seu advogado, que dias antes protestára contra a validade e legalidade d'esta assembléa, *fez e approvou,* pela maioria dos seus votos, a proposta que vae transcripta na acta. Ácerca da emissão das obrigações para realisar o capital indispensavel á construcção da linha, nada pôde conseguir-se ou deliberar-se, por ter declarado o procurador do coronel Mac-Murdo que nenhuns esclarecimentos tinha a dar. Eis a narração dos factos sobre os quaes, como devo, me abstenho de fazer commentarios.»

Sublinhâmos as palavras *fez e approvou,* que são a expressão synthetica, não só do que se passou n'esta assembléa geral, mas tambem de todo o demais passado, e ainda do imprevisto futuro que as cousas vão ter.

Narremos a historia d'este desenlace, que é edificante para a apreciação moral do feito.

Em fins de 1886, o rompimento de hostilidades do coronel Mac-Murdo contra a direcção de Lisboa é manifesto. Abstendo-nos de procurar saber as causas intimas d'esse desaccordo, basta-nos a causa officialmente comprovada, de não ter a direcção annuido ao pedido da garantia de juro, e de haver deliberado a convocação de uma assembléa geral para pôr termo a tão enredada e anormal situação.

Conhecendo que lhe falta este importante ponto de apoio, é pelos directores de Londres e pela clientela, que a sua qualidade de grande accionista lhe permitte juntar, que elle vae tentar o desforço. O seu plano resume-se: em obstar ás deliberações da di-

gnaient la lettre susdite. Une première réunion, convoquée pour le 24 août, échoua, et il en fut de même de celle fixée au 4 janvier, contre laquelle le concessionnaire protesta judiciairement. L'assemblée qui put avoir lieu fut celle du 1er février, dont les péripéties extraordinaires furent les suivantes, reproduites dans la lettre précitée:

«Le colonel Mac-Murdo, représenté par son fondé de pouvoirs et assisté de son avocat, qui, plusieurs jours auparavant, avait protesté contre la légalité de cette assemblée, *fit et approuva* par la majorité de ses voix, la proposition qui se trouve reproduite au procès-verbal. En ce qui concernait l'émission des obligations nécessaires pour réaliser le capital indispensable à la construction, aucune délibération ne fut prise, le mandataire du colonel Mac-Murdo ayant déclaré qu'il n'avait aucun renseignement à fournir à ce sujet. Telle est la narration des faits sur lesquels je dois m'abstenir de tous commentaires.»

Nous avons souligné les mots *fit et approuva,* qui sont l'expression synthétique non seulement de ce qui s'est passé dans cette assemblée générale, mais aussi de tous les événements qui s'étaient déjà produits et de ceux que l'avenir nous réservait encore.

Racontons maintenant l'histoire de ce dénouement qui va nous édifier pour l'appréciation morale des faits.

A la fin de l'année 1886, l'hostilité entre le colonel Mac-Murdo et la direction de Lisbonne devint manifeste. Il est inutile de rechercher les causes particulières de ce désaccord; les données officielles montrent qu'il eut pour origine le refus de la direction de Lisbonne de demander la garantie d'intérêt et la mesure qu'elle prit de convoquer l'assemblée générale pour en finir avec une situation si fausse et si embrouillée.

Privé de l'important point d'appui sur lequel il comptait, le concessionnaire essaie de prendre sa revanche par l'entremise des directeurs de Londres et de l'influence dont il dispose en sa qualité de grand actionnaire. Son plan se résume

recção em Lisboa por falta de annuencia dos directores de Londres; em desacreditar aos olhos do governo todos os elementos portuguezes da companhia; em procurar fazer pressão sobre o mesmo governo, por meio de interpostas pretensões quanto a indemnisações ou compensações devidas a accionistas estrangeiros, e em impedir toda e qualquer reunião de assembléa geral, que de momento lhe possa frustrar o plano.

Tres cartas, que por esse tempo vieram de Londres para Lisboa, e o protesto judicial que oppoz á reunião da assembléa convocada para 4 de janeiro, tornam patente todo esse plano.

Uma das cartas, em 18 de dezembro, é do vice-presidente da direcção de Londres para o presidente da direcção de Lisboa [1]. Responde ao aviso para convocação da assembléa geral, contestando a legitimidade e a necessidade de tal convocação.

Um dos fins da convocação era a approvação das contas e balanço da companhia, assumpto sobre o qual parece que nunca se tinha tomado resolução. Contesta-se esse ponto com fundamentos de tal ordem, que o concessionario, mais tarde, não ousa reproduzil-os no seu protesto.

Quanto ao outro fim da convocação, o resolver-se sobre a situação da companhia, os directores de Londres pretendem impor-se á direcção de Lisboa de modo quasi imperativo. É necessario que se peça a garantia de juro ao governo, visto que a ratificação da convenção com o Transvaal foi uma violação do contrato. As emissões têem falhado por esse motivo e não por culpa do contratador, e o governo não póde recusar-se a tão justa compensação, sendo-lhe pedida sob os auspicios do presidente da direcção de Lisboa.

[1] Serie G, n.º 19-I, pag. 61.

à entraver les délibérations de la direction de Lisbonne, faute de l'acquiescement du comité de Londres; à discréditer aux yeux du gouvernement tous les éléments portugais de la compagnie; à exercer une pression sur ce même gouvernement en présentant des prétentions de dommages-intérêts ou de compensations à accorder aux actionnaires étrangers; à empêcher enfin toute réunion d'assemblée générale, susceptible, à un moment donné, de déjouer ses projets.

Trois lettres qui, à cette époque, furent envoyées de Londres à Lisbonne et l'embargo judiciaire qu'il opposa à la réunion de l'assemblée convoquée pour le 4 janvier, révèlent bien le plan du concessionnaire.

Une de ces lettres, adressée le 18 décembre par le vice-président du comité de Londres au président de la direction de Lisbonne [1], répondit à l'avis de convocation de l'assemblée générale en contestant la légalité et l'opportunité de cette convocation.

L'un des buts pour lesquels on convoquait l'assemblée générale était l'approbation des comptes et du bilan de la compagnie, matière qui, à ce qu'il paraît, n'avait jamais été l'objet d'aucune résolution; et ce point est contesté avec des arguments tels que le concessionnaire plus tard n'ose point les reproduire dans sa protestation.

La réunion de l'assemblée avait encore un autre but: il importait de fixer la situation de la compagnie. Les directeurs de Londres prétendaient s'imposer à la direction de Lisbonne d'une façon presqu'impérative. Il était nécessaire de demander au gouvernement la garantie d'intérêt, puisque la ratification de la convention avec le Transvaal était considérée comme une violation de la concession. L'émission avait échoué pour ce motif, et non par la faute de l'entrepreneur, et le gouvernement ne pourrait refuser d'obtempérer à une compensation aussi juste, si celle-ci lui était demandée sous les auspices du président de la direction de Lisbonne.

[1] Série G, nº 19-I, pag. 61.

Haveria uma alternativa tambem acceitavel: seria permittir o governo que a concessão fosse transferida para uma companhia ingleza com certos privilegios, alem dos já concedidos, mas sem a garantia de juro. Reproduzimos o texto inglez, porque o ponto é importante e a linguagem póde parecer inverosimil por parte de um director da companhia.

«There is one alternative which is that the Portuguese Government should allow this company to sell its concession to an English company with the following rights in addition to those already conceded, but whithout a guarantee.»

As novas concessões viriam principalmente a ser:

1.ª Milhão e meio de *acres* de terreno (cerca de 600:000 hectares);

2.ª Direito exclusivo de fixar as tarifas;

3.ª Faculdade de começar a linha ferrea em qualquer ponto da bahia ou do rio, e de a terminar em qualquer ponto sobre o Incomati, ou proximo d'este rio;

4.ª Construcção sem fiscalisação official;

5.ª Direito a uma estrada de 100 pés de largura (33 metros), entre a bahia e a fronteira.

«Se o governo portuguez acceitar esta proposta, acrescentava a carta, o coronel Mac-Murdo obriga-se a reembolsar o dinheiro já gasto com a linha, a pagar os honorarios vencidos até esta data pelos directores e pelos membros do conselho fiscal, e a entregar aos srs. Daupias e Ribeiro as sommas com que contribuiram para o deposito.»

Por ultimo, como que se agradece a providencia com que se conseguiu levar o governo a começar os trabalhos em junho, porque assim se obteve a prorogação por mais um anno do praso da concessão; e remata:

«This makes it impossible that the concession to our company can be lawfully annulled before that date.»

Une autre alternative acceptable se présentait: c'était d'obtenir du gouvernement que la concession fût transférée à une compagnie anglaise, moyennant certains privilèges en plus de ceux déjà accordés, mais sans la garantie d'intérêt. Nous reproduisons ici le texte anglais qui traite ce point, car il est important, et le langage qui y est employé peut paraître invraisemblable de la part d'un directeur de la compagnie:

«There is one alternative which is that the Portuguese Government should allow this company to sell its concession to an English company with the following rights in addition to those already conceded, but without a guarantee.»

Parmi les nouvelles concessions sollicitées, les principales étaient les suivantes:

1° La cession de 1.500:000 acres de terrain (environ 600:000 hectares);

2° Le droit exclusif de fixer les tarifs;

3° La faculté de commencer la ligne ferrée à n'importe quel point de la baie ou du fleuve et de la terminer à tout autre point, à volonté, sur l'Incomati ou à proximité;

4° La faculté de construction sans contrôle officiel;

5° Le droit à une route de 100 pieds de largeur (33 mètres) entre la baie et la frontière.

«Si le gouvernement portugais accepte cette proposition, ajoutait la lettre, le colonel Mac-Murdo s'oblige à rembourser l'argent déjà dépensé pour les travaux de la ligne, à payer les honoraires dûs jusqu'à ce jour aux directeurs et aux membres du conseil de surveillance et à restituer à mrs. Daupias et Ribeiro les sommes pour lesquelles ils ont concouru au dépôt.»

Dans la dernière partie de la lettre, on se félicite pour ainsi dire de l'habilité avec laquelle on a su amener le gouvernement à commencer les travaux en juin, ce qui représenterait une nouvelle prorogation d'un an du délai de la concession. Enfin, la lettre termine comme suit:

«This makes it impossible that the concession to our company can be lawfully annulled before that date.»

É um modelo acabado de lealdade, seriedade e compostura, no momento critico que a companhia está atravessando! A responsabilidade d'esta carta, como a das outras que se vão seguir, deve, porém, ser attribuida ao concessionnario, não só pela natureza das propostas, já nossas conhecidas, mas tambem porque foi elle quem implicitamente a assumiu, quando em assembléa geral vem a substituir esta carta pela proposta que fez votar. Ha tambem um outro motivo, para se lhe attribuir a paternidade da obra: é o da precipitação com que dispõe os seus meios de ataque, sem attender á defeza. Assim, menciona entre as novas concessões *o direito de fixar as tarifas,* sem se lembrar que tanto tem trabalhado para dar como certa e consummada essa concessão; e propõe taes liberdades de construcção e de directriz, sem fiscalisação do governo, que bem se póde dizer que elle pretendia a concessão, não para approximar Lourenço Marques do Transvaal, mas para approximar o governo da republica de uma transacção com o concessionario portuguez.

É de 28 de dezembro a segunda carta, assignada por um pretendido presidente de uma reunião de accionistas inglezes, e dirigida ao ministro [1].

N'esta diz-se: os principaes accionistas estão seriamente interessados no progresso do Transvaal, e a construcção do caminho de ferro tem para elles a maior importancia. Se não fosse o procedimento do governo, pela concessão feita ao Transvaal, o caminho de ferro estaria construido e as acções teriam subido bem acima do par. Os accionistas têem direito, portanto, a serem indemnisados, e entendem que a avaliação mais infima do seu prejuizo não deverá ser inferior ao valor nominal das suas

[1] Serie G, n.º 18-A, pag. 47.

Ce document est un modèle accompli de loyauté, de sincérité et de circonspection dans la situation critique que la compagnie traversait! La responsabilité de cette lettre, aussi bien que des suivantes, doit toutefois être attribuée au concessionnaire, non seulement par la nature même des propositions, que nous connaissions déjà, mais encore parce que ce fut lui qui assuma implicitement cette responsabilité, lorsque, dans la séance de l'assemblée générale, il remplaça cette lettre par la proposition qu'il fit voter. Il y a d'ailleurs un autre motif qui autorise à lui attribuer la paternité de l'œuvre: c'est la précipitation avec laquelle il dispose de ses moyens d'attaque, sans se préoccuper de la défense. Ainsi, au nombre des nouvelles concessions demandées, *il fait figurer le droit de fixer les tarifs,* sans se rappeler qu'il a constamment travaillé à faire considérer ce droit comme acquis et indiscutable. Il demande une si grande liberté dans la construction et dans le choix du tracé sans contrôle de la part du gouvernement, qu'on peut dire hardiment qu'il voulait obtenir la concession, non point dans le but de rapprocher la distance entre Lourenço Marques et le Transvaal, mais uniquement pour amener le gouvernement de la république transvaalienne à une transaction avec le concessionnaire portugais.

La seconde lettre, en date du 28 décembre, adressée au ministre portugais, est signée par un soi-disant président d'une assemblée d'actionnaires anglais [1].

On y lit: Les principaux actionnaires sont sérieusement intéressés au progrès du Transvaal, et la construction de ce chemin de fer est pour eux de la plus grande importance. Si ce n'était la conduite du gouvernement portugais, en octroyant la concession au Transvaal, le chemin de fer serait construit et les actions auraient monté au-dessus du pair. Les actionnaires ont donc le droit de réclamer des dommages intérêts, et ils estiment que la valeur minimum de l'indemnité à recevoir ne saurait

[1] Série G, nº 18-A, pag. 47.

acções. Se o governo concordar, muito bem; se não concordar, os accionistas não teriam duvida em que a reclamação fosse sujeita a arbitragem.

Temos tambem bom direito para attribuir a responsabilidade d'esta proposta ao sr. Mac-Murdo, pois que, tratando-se de uma reunião de accionistas que representavam mais de 70 por cento do capital social, sabemos pelas actas das sessões da assembléa em 4 de janeiro e 1 de fevereiro[1], que o concessionnario era possuidor de mais de 60 por cento do capital social.

Sendo assim, era, em primeiro logar, menos exacto o dizer-se que a reunião se compunha de accionistas inglezes, visto que o sr. Mac-Murdo era americano.

Em segundo logar, que dizer da audacia d'esta proposta, quando, nos termos do contrato e segundo os mais elementares principios de direito, a concessão estava em risco de ser rescindida e os concessionarios estavam sujeitos ao perdimento da sua caução?

Pois ainda não é tudo. A terceira carta, datada de 30 de dezembro, dirigida ao ministro e assignada pelo proprio sr. Mac-Murdo, ainda é mais extraordinaria[2].

Nada de ameaças nem de propostas. Em tom elegiaco, o concessionario narra as suas desgraças, o mallogro dos seus dedicados esforços, e os sacrificios a que se tem visto obrigado. Nem uma duvida sobre o procedimento leal e honesto do governo portuguez. A culpa tem sido do governo do Transvaal pelo abuso que tem feito da convenção com Portugal. Elle, concessionnario, está ao facto de tudo, porque examinou toda a correspondencia trocada entre Lisboa e Pretoria

Bem sabe das intrigas empregadas (!)

[1] Serie G, n.° 19-G e I.
[2] Ser e G, n.° 18-B, pag. 48.

être inférieure à la valeur nominale de leurs actions. Si le gouvernement est d'accord tout est très bien; s'il ne l'est pas, les actionnaires accepteraient pour leur part que leur réclamation fût soumise à l'arbitrage.

Nous sommes également fondés à attribuer la responsabilité de cette proposition à mr. Mac-Murdo, puisque dans une réunion d'actionnaires représentant plus de 70 pour cent du capital social, nous avons constaté d'après le procès-verbal des séances des 4 janvier et 1er février [1], que le concessionnaire, à lui seul, possédait plus de 60 pour cent de ce capital.

En premier lieu, il était donc inexact de dire que l'assemblée se composait d'actionnaires anglais, puisque mr. Mac-Murdo était américain.

En second lieu, que penser de l'audace d'une pareille proposition, lorsque, aux termes de la concession et suivant les principes les plus élémentaires du droit, la concession courait le risque d'être retirée et que les concessionnaires se trouvaient menacés de la perte de leur cautionnement?

Eh bien! ce n'est pas tout encore. La troisième lettre, datée du 30 décembre, adressée au ministre portugais et signée de la main même de mr. Mac-Murdo, atteint des proportions encore plus extraordinaires[2].

Cette fois il n'y a plus ni menaces ni propositions d'aucune espèce. Sur un ton élégiaque, le concessionnaire fait le récit de ses malheurs, raconte l'échec de ses efforts pleins de dévouement et les sacrifices qu'il a dû s'imposer. La conduite loyale et honorable du gouvernement portugais n'y est nullement mise en doute. C'est maintenant au Transvaal que revient toute la faute des déboires éprouvés, par suite de l'abus qu'il a fait de sa convention avec le Portugal. Lui, concessionnaire, est au courant de tout ce qui s'est passé, car il a examiné toute la correspondance échangée entre Lisbonne et Pretoria.

Il ne connaît que trop bien les intrigues

[1] Série G, n° 19-G et I.
[2] Série G, n° 18-B, pag. 48.

para fazer prevalecer a linha de Kimberley ou do Natal, mas póde assegurar que esses projectos estão postos de parte, porque os financeiros declararam ao governo *boer* que a unica linha possivel era a de Lourenço Marques.

Descanse, pois, o ministro, e não faça caso das influencias que o rodeiam para se annullar a concessão.

Depois, prosegue n'um tal desmando de linguagem, contra o seu primitivo procurador, contra os directores e accionistas portuguezes, e contra si proprio pelos detalhes a que desce, que preferimos passar em silencio esta parte do desregrado libello.

Um ponto sómente não podemos deixar de levantar. É a allegação de que o concessionario está no desembolso de £ 52:000. Em que se gastou este dinheiro, e quem o gastou?

O vice-presidente da direcção dizia na sua carta de Londres, que uma das condições do accordo seria o sr. Mac-Murdo pagar as despezas feitas, alem dos honorarios e da divida aos srs. Daupias e Ribeiro. Se n'esse caso sómente é que elle pagava, como é que diz agora estar n'esse desembolso?

Por sua parte, o presidente da direcção affirma na sua carta de 16 de fevereiro, que consta, á face de documentos authenticos, ter o deposito de garantia sido constituido por diversos, em que o sr. Mac-Murdo figura com uma parte. Ora, se este deposito era uma obrigação d'elle pelo contrato de 26 de maio de 1884, como é que podia estar no desembolso de £ 52:000 quem não pudera arranjar £ 15:000 para o deposito?

Estamos a terminar o primeiro periodo da questão do caminho de ferro, e julgâmos poder asseverar que o governo portuguez não podia proceder com maior lealdade e correcção, no desempenho das obrigações que lhe impendiam pelos tratados e pelo contrato.

ourdies (!) pour faire prévaloir la ligne du Kimberley ou du Natal, mais il peut assurer que ces projets sont aujourd'hui mis de côté, attendu que les financiers ont déclaré au gouvernement *boer* que la seule ligne possible était celle de Lourenço Marques.

Le ministre peut donc dormir sur ses deux oreilles, sans se préoccuper des influences qui agissent autour de lui pour obtenir l'annulation de la concession.

Le concessionnaire poursuit ensuite par un tel débordement de langage contre son précédent fondé de pouvoir, contre les directeurs et les actionnaires portugais et contre lui-même, si l'on en juge par les détails dans lesquels il entre, que nous préférons passer sous silence cette partie de son écrit désordonné.

Nous sommes obligés néanmoins de relever un point de sa lettre. C'est celui où le concessionnaire prétend se trouver à découvert de £ 52:000. A quoi a pu être employée cette somme, et qui l'a dépensée?

Le vice-président de la direction disait, dans sa lettre de Londres, qu'une des conditions de l'accord serait que mr. Mac-Murdo payerait les dépenses effectuées, indépendamment des honoraires et de la dette à mrs. Daupias et Ribeiro. S'il ne devait payer que sous cette condition, comment pouvait-il se trouver avoir déboursé une somme de £ 52:000?

De son côté, le président de la direction affirme dans sa lettre du 16 février qu'il ressort de documents authentiques que le dépôt de garantie a été constitué par diverses personnes au nombre desquelles figure mr. Mac-Murdo pour une partie. Or, si ce dépôt était obligatoire pour lui, en vertu du contrat du 26 mai 1884, comment pouvait-il se trouver à découvert de ces £ 52:000, lui qui n'avait pu se procurer les £ 15:000 du dépôt?

Nous touchons à la fin de la première période de la question du chemin de fer de Lourenço Marques, et nous croyons pouvoir assurer que le gouvernement portugais ne pouvait agir avec plus de loyauté et de correction qu'il ne l'a fait dans l'exécution des engagements qu'il avait pris en vertu des traités et des contrats.

Se alguma responsabilidade lhe póde ser imputada, é a da muita benevolencia de que usou para com a companhia e a de contemporisação com as circumstancias em que esta se encontrou.

A assembléa geral de 1 de fevereiro[1], se indispõe o governo contra o concessionario, predispõe-o favoravelmente em bem da direcção portugueza.

O concessionario fez o seguinte:

É accionista por cerca de 300:000 acções, o que nos termos dos estatutos lhe dá outros tantos votos.

Ao mesmo tempo, é empreiteiro geral da companhia, e tem obrigação, n'essa qualidade, de lhe dar conta das £ 425:000 de obrigações que se lhe entregaram. O numero de votos dá-lhe a certeza do resultado das deliberações. Começa, portanto, por não admittir que a assembléa geral se occupe das contas e balanço; o que é bem de estranhar por parte de quem tantas contas devia ter com a companhia, e tanto interesse devia mostrar em que se apurassem e liquidassem, tanto mais que o perigo seria só o da exhibição e discussão, porque quanto a resoluções estava certo do resultado.

Depois, lida a carta do vice-presidente a que já nos referimos, substitue-a por uma confusa proposta, em que só está claro o pedir-se que a concessão seja retransferida para elle, resultando portanto a extincção da companhia por falta do fim social. Todos os accionistas protestam contra semelhante abuso, mas a questão é de votos, e a proposta é votada pelo procurador do sr. Mac-Murdo, assistido do seu advogado, e sem ao menos se lembrar de que havia protestado anteriormente contra as resoluções da assembléa geral[2].

[1] Serie G, n.º 19-I.
[2] Serie G, n.º 19-F.

S'il y a quelque responsabilité à lui imputer, c'est celle de l'excessive condescendance dont il a usé envers la compagnie et de la complaisance dont celle-ci a toujours été l'objet de sa part.

Si l'assemblée générale du 1er février[1] indispose le gouvernement contre le concessionnaire, elle le prédispose favorablement vis-à-vis la direction portugaise.

En effet, comment a agi le concessionnaire?

Il est actionnaire pour environ 300:000 actions, ce qui, aux termes des statuts, lui donne le même nombre de voix.

Il est, en même temps, entrepreneur général de la compagnie, qualité qui lui impose le devoir de rendre compte à la même compagnie des £ 425:000 d'obligations à lui remises. Le nombre de voix dont il dispose lui donne la certitude du résultat des délibérations de l'assemblée générale. Il commence donc par ne pas admettre que l'assemblée s'occupe des comptes et du bilan. Ce procédé est bien extraordinaire de la part de celui qui devait avoir tant de comptes avec la compagnie, et tout intérêt à ce qu'ils fussent vérifiés et liquidés, d'autant plus que le concessionnaire n'avait rien à craindre pour la présentation de ces comptes, puisqu'il possédait la certitude qu'ils seraient approuvés.

En suite, lecture ayant été faite de la lettre du vice-président à laquelle nous avons déjà fait allusion, il la remplace par une proposition confuse, dans laquelle il demande un nouveau transfert de la concession de la ligne en sa propre faveur, transfert qui entraînait naturellement la dissolution de la compagnie par l'anéantissement du but social en vue duquel elle avait été créée. Les actionnaires ont beau protester contre un pareil abus; l'affaire est mise aux voix, et la proposition est votée par le mandataire de mr. Mac-Murdo, assisté de son avocat, sans que celui-ci se soit même rappelé qu'il avait préalablement protesté contre les résolutions qui seraient prises par l'assemblée générale[2].

[1] Série G, nº 19-I.
[2] Série G, nº 19-F.

Como remate, ao fechar da sessão, lembra-se um accionista de perguntar o que havia quanto ao desempenho das obrigações do empreiteiro, e o procurador do sr. Mac-Murdo declara: «que o seu mandato estava cumprido n'esta assembléa e não se reputava auctorisado a mais».

Repetimos: isto indispõe contra o ex-concessionario, accionista e empreiteiro; mas dá vontade de intervir a favor de quem ficou victima de tal procedimento.

Felizmente, resoluções d'esta ordem não podiam valer sem approvação do governo, e inutil é dizer que esta, apesar de requerida, foi terminantemente recusada [1].

[1] Serie G n.° 20.

Au moment de clore la séance, un actionnaire a l'idée de demander de quelle façon l'entrepreneur avait tenu ses engagements, et le fondé de pouvoirs de mr. Mac-Murdo déclare «que son mandat dans l'assemblée est accompli et qu'il ne se croit point autorisé à en dire davantage».

Ces faits, nous le répétons, indisposent contre le concessionnaire mais suscitent le désir d'intervenir en faveur de la victime de ses agissements.

Heureusement, des résolutions de la nature de celle que nous venons de signaler, ne pouvaient être valables sans la sanction du gouvernement portugais, et il est inutile d'ajouter que cette sanction, quoique sollicitée, fut radicalement refusée [1].

[1] Série G, n° 20.

CAPITULO VI

Da formação e intervenção da companhia ingleza « Delagoa Bay and East African Railway, Limited »

(Fevereiro e março de 1887)

SUMMARIO

Considerações preliminares sobre a subita formação da companhia ingleza.—Telegrammas que o ministro recebe em 14 de fevereiro de 1887.—O que d'elles se podia induzir.—O ministro expede instrucções immediatas ao agente financial em telegramma de 15.—Os interessados tornam a telegraphar ao ministro em 16, annunciando a vinda de um emissario a Lisboa.—O ministro resolve rescindir a concessão, e n'esse sentido se lavra um decreto em data de 3 de março.—Diligencias dos interessados para evitar a publicação d'esse decreto.—A companhia pede que se suste a publicação por 15 dias.—Resposta que se lhe deu em 5 de março.—Pedido de informações ao agente financial em 8 de março.—Resposta do agente em 12, remettendo um prospecto da nova companhia.—O ministro expede instrucções telegraphicas ao agente, em 16 de março, para salvaguardar futuras responsabilidades do governo.—Communicação d'essas instrucções á companhia em Lisboa, e aos interessados em Londres.—Commentario do *Times* sobre o assumpto.—Officio da companhia em 17 de março, participando que está habilitada a cumprir immediatamente a concessão.—Participa que contratou com a companhia ingleza a construcção, no uso do seu direito.—Resposta do ministro em 18 de março, acceitando a declaração da companhia.—Communicação d'esse facto ao agente financial, na mesma data.—Ordena-se a rectificação da traducção feita pelo agente financial ao n.° 4 do telegramma de 16 de março.—Em que consistia essa rectificação e por que motivo foi ordenada.—Considerações sobre o procedimento do governo em todo este assumpto.—O que o ministro portuguez em Londres informou em officio de 18 de março.—Irregularidades na constituição da companhia ingleza.—Analyse do contrato de 5 de março entre ella e Mac-Murdo.—O que se deve entender pela responsabilidade limitada das sociedades anonymas.—A lei portugueza e a lei ingleza.—Os estatutos da companhia ingleza.—Os artigos 10-A e 66.—Considerações sobre as extraordinarias disposições d'estes artigos.—A carta do secretario da companhia ingleza ao *Times* em 16 de março.—O que se deve ajuizar quanto á seriedade da companhia ingleza em vista d'estes documentos.—Exemplo de um caso analogo apontado por Franqueville.—O contrato de 17 de março entre as duas companhias.

CHAPITRE VI

Création et intervention de la compagnie anglaise « Delagoa Bay and East African Railway, Limited »

(Février et mars 1887)

SOMMAIRE

Considérations préliminaires sur la formation inopinée de la compagnie anglaise.—Télégrammes reçus par le ministre le 14 février 1887.—Ce qu'il peut en être inféré.—Le ministre envoie de suite des instructions à l'agent financier, dans le télégramme du 15.—Les intéressés télégraphient de nouveau au ministre le 16 annonçant le départ d'un agent pour Lisbonne.—Le ministre décide de résilier la concession et on dresse un décret à cet effet, en date du 3 mars.—Démarches des intéressés pour éviter la publication de ce décret.—La compagnie demande qu'elle soit ajournée pour 15 jours.—Réponse qu'il lui a été donné, le 5 mars.—Demande de renseignements à l'agent financier, le 8 mars.—Réponse de l'agent, le 12, en envoyant un prospectus de la nouvelle compagnie.—Le ministre adresse des instructions télégraphiques à l'agent, le 16 mars, pour sauvegarder les responsabilités du gouvernement à l'avenir.—Communication de ces instructions à la compagnie à Lisbonne et aux intéressés à Londres.—Commentaires du *Times* à ce sujet.—Lettre de la compagnie du 17 mars informant qu'elle est en mesure de remplir la concession immédiatement.—Elle communique que, en usant de son droit, elle a contracté la construction avec la compagnie anglaise.—Réponse du ministre le 18 mars acceptant la déclaration de la compagnie.—Communication de ce fait à l'agent financier, à la même date.—Il est ordonné à l'agent financier de rectifier la traduction qu'il a faite du n° 4 du télégramme du 16 mars.—En ce que consistait cette rectification, et pourquoi elle a été ordonnée.—Considérations sur la manière d'agir du gouvernement dans toute cette affaire.—Ce que le ministre portugais à Londres a communiqué par dépêche du 18 mars.—Irrégularités dans la constitution de la compagnie anglaise.—Examen du contrat du 5 mars entre cette dernière et Mac-Murdo.—Ce que l'on doit comprendre par responsabilité limitée des sociétés anonymes.—La loi portugaise et la loi anglaise.—Les statuts de la compagnie anglaise.—Les articles 10-A et 66.—Considérations sur les dispositions extraordinaires de ces articles.—La lettre du secrétaire de la compagnie anglaise du 16 mars au *Times*.—Ce que l'on doit penser de la sincérité de la compagnie anglaise en présence de ces documents.—Exemple d'un cas semblable rapporté par Franqueville.—Le contrat du 17 mars entre les deux compagnies.

CAPITULO VI

Da formação e intervenção da companhia ingleza « Delagoa Bay and East African Railway, Limited »

(Fevereiro e março de 1887)

Pelo mesmo tempo em que o sr. Mac-Murdo requeria ao governo a approvação do que fizera votar em assembléa geral, a concessão portugueza, até então tão desacreditada, parece que se transformára aos olhos de alguns capitalistas inglezes. Não ha regalias novas; nenhuma das extraordinarias pretensões apresentadas como condição *sine qua non* da obtenção de capitaes, está deferida, ou sequer em caminho de o vir a ser; as relações diplomaticas entre Portugal e o Transvaal não soffreram modificação alguma, quanto a direitos e obrigações constituidos pelos tratados existentes; continuam, portanto, os mesmos riscos e perigos quanto a suppostas concessões rivaes; e sem embargo de tudo isto, os capitalistas surgem, como por encanto, a querer tomar conta da empreza portugueza, e não é o governo portuguez que os procura ou vae solicitar, mas sim elles que pedem e instam pela acceitação do seu concurso, como favor que se lhes faz!

Que vara magica póde ter produzido esta subita transformação das condições de uma empreza, que os proprios interessados não se cansavam de dizer que era gratuita para o governo e só onerosa para elles?

Se a retrocessão da concessão é que pro-

CHAPITRE VI

Création et intervention de la compagnie anglaise « Delagoa Bay and East African Railway, Limited »

(Février et mars 1887)

A la même époque où mr. Mac-Murdo sollicitait du gouvernement portugais l'approbation des délibérations qu'il avait fait voter à l'assemblée générale du 1er février, la concession portugaise, jusqu'alors si discréditée, semble se transformer aux yeux de quelques capitalistes anglais. Aucun nouveau privilége n'a été accordé à la compagnie; aucune des prétentions extraordinaires qu'elle avait formulées comme condition *sine qua non* pour obtenir des capitaux, n'a été accueillie ni même encouragée par le gouvernement; les rapports diplomatiques entre le Portugal et le Transvaal, quant aux droits et aux obligations établis par les traités existants, n'ont pas souffert la moindre altération; par conséquent les risques et les périls de concessions soi-disant rivales, subsistent toujours. Néanmoins il surgit, comme par enchantement, nombre de capitalistes qui veulent prendre à leur charge l'entreprise portugaise. Ce n'est point le gouvernement portugais qui les recherche et les appelle; ce sont eux, au contraire, qui sollicitent l'acceptation de leur concours comme une faveur spéciale.

Quel pouvoir magique a donc pu opérer cette transformation subite des conditions d'une entreprise que les intéressés eux-mêmes ne cessaient de taxer de gratuite pour le gouvernement et d'onéreuse pour eux seuls?

Si ce revirement de confiance était pro-

duzia este reviramento de confiança, devemos reconhecer que bem precipitados andavam os capitaes e os capitalistas na pista de negocios rendosos.

A retrocessão da concessão era um acto que estava longe de consummação. Dependia da auctorisação do governo, e era quasi certo que a não teria, como de facto a não teve.

Suppondo, porém, que a houvesse, *quid inde?* As cousas voltavam ao estado anterior á organisação da companhia portugueza. Quer dizer: o sr. Mac-Murdo teria de fazer liquidar essa companhia e de constituir uma outra, nos termos e para os effeitos do artigo 51.º da concessão. Ora, se essa companhia tinha de ser portugueza e em Portugal devia ter a sua séde, mal se percebe que ordem de considerações legitimas e legaes poderia ter determinado este inesperado attractivo da concessão portugueza.

Em 14 de fevereiro, recebe o ministro da marinha tres telegrammas de Londres [1], annunciando-lhe que o dinheiro para a construcção do caminho de ferro está arranjado, que ha uma companhia definitivamente constituida para esse effeito, e que um empreiteiro se comprometteu a fazer a construcção dentro de oito mezes da transferencia da concessão para essa companhia. Nomes respeitaveis firmam esses telegrammas, sendo um o do agente financial do governo portuguez, barão da Costa Ricci, e os outros os dos srs. Matheson, Magniac e lord Castletown.

O telegramma do agente financial é a pedido d'estes senhores, e assegura que os dois primeiros nomes são membros de uma firma poderosa.

«Continúa o sr. Mac-Murdo a enredar tudo e todos,—deve o ministro ter pensado de si para si mesmo.—Provavelmente foi assegurar em Londres que a concessão lhe pertencia de novo, e que a podia transferir

[1] Serie H, n.º 2.

duit par la rétrocession de la concession, il faut avouer que les capitalistes se pressaient un peu trop pour se lancer à la recherche d'affaires productives.

La rétrocession de la concession était encore loin de se réaliser. Elle dépendait de l'autorisation du gouvernement, et il était presque certain qu'il la refuserait, comme effectivement il l'a refusée.

Mais, en admettant même qu'il l'accordât, *quid inde?* Les choses revenaient au même état où elles se trouvaient avant l'organisation de la compagnie portugaise, c'est-à-dire que mr. Mac-Murdo était forcé de dissoudre cette compagnie et d'en constituer une autre aux termes et en application de l'article 51 de la concession. Or, si cette compagnie devait être portugaise et avoir son siége en Portugal, on comprend difficilement en vue de quels avantages légitimes et rationnels la concession portugaise devenait une attraction aussi imprévue.

Le 14 février 1887, le ministre de la marine à Lisbonne reçoit trois télégrammes de Londres [1] lui annonçant que les fonds destinés à la construction du chemin de fer sont trouvés, qu'il y a une compagnie définitivement organisée à cet effet, et un entrepreneur qui s'engage à effectuer la construction dans le délai de huit mois à partir de la date où la concession serait transférée à cette compagnie. Ces télégrammes sont signés par des personnes respectables, l'une d'elles étant l'agent financier du gouvernement, le baron da Costa Ricci, et les autres mrs. Matheson, Magniac et lord Castletown.

Le télégramme de l'agent financier est expédié à la demande de ces derniers, et il assure que les deux premiers noms font partie d'une raison sociale disposant de grandes ressources.

Le ministre de la marine supposa probablement que mr. Mac-Murdo avait dû continuer ses menées et ses intrigues en assurant partout à Londres que la concession lui appartenait de nouveau, et qu'il

[1] Série H, nº 2.

a quem lhe aprouvesse, e confiados n'isso organisaram estes senhores a companhia de que se trata.»

Um telegramma immediato do ministro póde pôr cobro a esta nova combinação e evitar que a boa fé dos interessados seja surprehendida ou illudida.

É o que se faz, do modo mais expresso, mais explicito e mais terminante, no seguinte telegramma dirigido ao agente financial:

«Lisboa, 15 de fevereiro de 1887. — Barão da Costa Ricci. — Londres. — Telegrammas por mim recebidos hontem e firmados pelos srs. Matheson e Magniac, lord Castletown e o de v. ex.ª, fazem-me suppor que alguem, illudindo boa fé d'aquelles cavalheiros, affirmou governo portuguez auctorisára ou promettêra auctorisar transferencia concessão linha Lourenço Marques da actual companhia portugueza para um individuo qualquer ou para nova companhia estrangeira. Tal asserção é absolutamente falsa e sería contraria condições essenciaes primitiva concessão. Communique este desmentido formal signatarios telegrammas, cuja respeitabilidade e boa fé merecem consideração especial ao governo. Communique tambem mesmo documento agencia Havas e alguns jornaes larga publicidade por conveniencia publica. = *Ministro marinha* [1].»

Este telegramma chegou ao seu destino e foi communicado aos interessados [2]. São elles proprios que o accusam no seguinte telegramma de 16 de fevereiro:

«Barão de Ricci has communicated to us Your Excellency's despatch; we assure you that no representation has been made to us that the Portuguese Government had consented to the transfer of the concession; we acted in the hope that as the money was secured the Government might be induced to consent to a transfer; our agent leaves to-night for Lisbon with full explanations.»

[1] Serie H, n.º 3.
[2] Serie H, n.º 4.

pouvait la transférer à qui bon lui semblerait. Les signataires des dépêches, sur la foi de sa parole, s'étaient sans doute empressés de constituer la compagnie dont ils parlaient.

Un télégramme immédiat du ministre pouvait seul enrayer cette nouvelle machination et éviter que la bonne foi des intéressés ne fût trompée plus longtemps.

C'est en effet ce que fit le ministre de la façon la plus explicite et la plus catégorique dans le télégramme ci-après, adressé à l'agent financier de Londres:

«Lisbonne, 15 février 1887. — Baron da Costa Ricci, Londres. — Des télégrammes que j'ai reçus hier, signés par mrs. Matheson et Magniac, lord Castletown, et celui de votre excellence, me font croire que quelqu'un, trompant la bonne foi de ces messieurs, a affirmé que gouvernement portugais avait autorisé ou promis d'autoriser transfert concession ligne Lourenço Marques de la compagnie portugaise actuelle à un individu quelconque, ou à une nouvelle compagnie étrangère. Une telle assertion est complétement fausse et serait contraire conditions essentielles concession primitive. Communiquez ce démenti formel signataires télégrammes, dont respectabilité et bonne foi méritent considération spéciale du gouvernement. Communiquez également ce document agence Havas, et quelques journaux grande publicité, dans l'intérêt du public. = *Ministre marine* [1].»

Ce télégramme arriva à destination et fut communiqué aux intéressés [2], qui eux-même en accusèrent réception dans la dépêche suivante du 16 février:

«Baron de Ricci nous a communiqué le télégramme de votre excellence; nous l'assurons qu'aucune affirmation ne nous a été faite que le gouvernement portugais avait consenti au transfert de la concession; nous avons agi dans l'espoir que, l'argent étant garanti, cela pourrait engager le gouvernement à autoriser le transfert. Notre agent part ce soir pour Lisbonne avec des explications complètes.»

[1] Série H, nº 3.
[2] Série H, nº 4.

E d'esta mesma data o officio, em que o presidente da direcção da companhia portugueza submetteu ao ministro o relatorio e documentos[1], de que nos occupámos no capitulo antecedente, relativos á situação da mesma companhia.

Resolvido a pôr ponto n'este dedalo de complicações, e tirando as legitimas consequencias dos factos narrados pela companhia, o ministro indefere o requerimento Mac-Murdo para a retrocessão[2], e submette á assignatura real um decreto, datado de 3 de março, em que se rescinde a concessão, mandando-se restituir o deposito de garantia[3].

D'aqui se póde concluir, que as explicações ou explanações promettidas no telegramma supra, se chegaram a ser fornecidas, não foram consideradas satisfactorias.

Os interessados, porém, não abandonam a partida, e por todos os modos assediam o ministro para lhe tolher a acção e captar-lhe a confiança. Assim, é no proprio dia 3 de março que têem logar os seguintes factos:

1.° São registados em Londres os estatutos da companhia ingleza[4];

2.° Os srs. Castletown, Parrish, Magniac, Arbuthnot e Matheson dirigem ao ministro um circumstanciado telegramma, em que affirmam a inteira boa fé de todo o negocio e se firmam n'um contrato pelo qual Mac-Murdo lhes cede todas as suas acções, obrigações e interesses na companhia portugueza, bem como lhes transfere o contrato de 26 de maio de 1884[5];

3.° Para que se não possa allegar extravio d'este telegramma, é elle tambem enviado por copia ao ministro, com officio da mesma data, assignado pelos srs. Alprovidge, servindo de secretario, e Matheson, director da companhia ingleza;

[1] Serie G, n.° 19 e annexos.
[2] Serie G, n.° 20.
[3] Serie H, n.° 6.
[4] Serie S, n.° 7.
[5] Serie H, n.° 5.

La lettre par laquelle le président de la direction de la compagnie portugaise soumit au ministre le rapport et les documents[1] auxquels nous avons fait allusion dans le chapitre précédent, porte la même date que la dépêche que nous venons de transcrire.

Résolu à en finir avec ce dédale de complications, et appréciant à leur juste valeur les faits exposés par la compagnie, le ministre n'obtempéra point à la requête de mr. Mac-Murdo concernant le nouveau transfert de la concession[2], et soumit à la signature royale un décret en date du 3 mars 1887, qui résiliait la concession et ordonnait la restitution du dépôt de garantie[3].

On peut conclure de là que les explications annoncées de Londres dans la dépêche précitée, pour autant qu'elles furent fournies, ne furent point considérées comme satisfaisantes.

Les intéressés toutefois n'abandonnent pas la partie et ne cessent d'assiéger le ministre pour paralyser ses moyens d'action et capter sa confiance. Ainsi, dans un même jour, le 3 mars, ont lieu tous les faits suivants:

1° Les statuts de la compagnie anglaise sont enregistrés à Londres[4];

2° Mrs. Castletown, Parrish, Magniac, Arbuthnot et Matheson adressent au ministre à Lisbonne une longue dépêche lui assurant la bonne foi de la transaction, et alléguant la conclusion d'un contrat entre eux et mr. Mac-Murdo, contrat en vertu duquel ce dernier leur cède ses actions, obligations et bénéfices dans la compagnie portugaise et leur transfère le contrat du 26 mai 1884[5];

3° De crainte que cette dépêche ne s'égare, copie en est adressée au ministre portugais avec une lettre de la même date, signée de mr. Alprovidge, comme secrétaire et de mr. Matheson, en qualité de directeur de la compagnie anglaise;

[1] Série G, n° 19 et les annexes.
[2] Série G, n° 20.
[3] Série H, n° 6.
[4] Série S, n° 7.
[5] Série H, n° 5.

4.º Finalmente, o presidente da companhia portugueza, em officio do mesmo dia, vem participar ao ministro, que a companhia espera poder estar habilitada, dentro de poucos dias, a cumprir todas as condições do seu contrato, pedindo por isso que se sobreesteja em qualquer resolução, pelo praso improrogavel de quinze dias[1].

Na cautelosa resposta dada a este officio, o ministro resalva a sua liberdade de acção, accedendo apenas, por deferencia pessoal, a um pedido que se lhe fazia sobre o estado das contas da construcção por parte do governo[2].

Todavia, a intervenção do presidente da direcção n'esta conjunctura, com as seguranças que dava e com a auctoridade pessoal e official que tinha, era um facto que o ministro não podia deixar de tomar em consideração. A rescisão fundava-se n'uma serie de factos e de declarações que demonstravam a impossibilidade do cumprimento do contrato por parte da companhia; e quasi se podia dizer, que a propria direcção reconhecêra a necessidade d'esta solução, como unica legal e conveniente em vista das circumstancias. Se as circumstancias tinham mudado, como asseverava o presidente, e se a habilitação financeira da companhia dependia apenas de um limitado praso de quinze dias para se concluirem negociações pendentes, não admira que se sobreestivesse na publicação official do decreto e na sua execução, por tão curto praso. Era uma minima concessão depois de tantas mais importantes, dando-se, alem d'isso, a circumstancia attendivel de que, passados os quinze dias sem resultado favoravel, a propria companhia ficava compromettida a acceitar sem impugnação nem protesto a solução decretada.

No emtanto, o ministro prudentemente

[1] Serie H, n.º 7.
[2] Serie H, n.º 8.

4° Enfin, le président de la compagnie portugaise, par lettre de la même date, fait part au ministre que la compagnie espère, avant peu de jours, être en mesure d'exécuter les clauses de son contrat, et demande qu'aucune décision ne soit prise à propos de cette affaire, avant un délai de quinze jours, qui ne sera pas susceptible de prorogation[1].

Dans la réponse circonspecte qu'il fait à cette lettre, le ministre portugais réserve sa liberté d'action et accède à peine, par déférence personnelle, à une demande qu'on lui adresse touchant l'état des comptes de la construction à présenter par le gouvernement[2].

Cependant l'intervention du président de la direction en cette conjoncture, avec les garanties qu'il présentait et l'autorité personnelle et officielle dont il était revêtu, était une démarche que le ministre ne pouvait moins que de prendre en considération. La déchéance de la concession se basait sur une série de faits et de déclarations qui démontraient l'impossibilité de l'exécution des engagements de la compagnie, et l'on pouvait presque dire que la direction elle-même avait reconnu la nécessité de la solution indiquée comme seule légale et opportune, en présence des circonstances. Si ces circonstances avaient changé, comme l'affirmait le président de la compagnie, si les ressources financières de celle-ci ne dépendaient que d'un court délai de quinze jours pour permettre de conclure des négociations pendantes, quoi de plus naturel que de suspendre, pendant une aussi courte période, l'exécution du décret comportant le retrait de la concession. Après avoir accordé tant d'autres faveurs importantes, c'était bien le moins qu'on accédât à cette dernière, d'autant plus que si ce délai de quinze jours venait à s'écouler sans amener un résultat favorable, la compagnie était tenue d'accepter sans protestation l'exécution du décret précité.

Néanmoins le ministre, en toute pruden-

[1] Série H, n° 7.
[2] Série H, n° 8.

procurava habilitar-se com informações sobre o credito e capacidade financeira dos capitalistas que se lhe haviam dirigido, a fim de ficar habilitado a apreciar qualquer proposta da companhia portugueza, na presumpção de que era com os mesmos capitalistas que pendiam as negociações.

N'esse sentido e para esse effeito se officiou ao agente financial, Ricci, em 8 de março[1]. A resposta d'este, datada de 12 de março, contém as seguintes informações: «que fôra procurado em 3 do dito mez pelo sr. Thomas Rumball, engenheiro da nova companhia que ía substituir a antiga, segundo elle dizia; que não tivera duvida em o ouvir conjunctamente com o advogado da mesma companhia, porque, não obstante, elle agente financial, não ter confiança no antigo concessionario, que nunca cumpriu os seus compromissos, lhe consta agora que o negocio tomára uma nova phase e muito séria; que os promotores lhe apresentaram uma lista de firmas mui respeitaveis, que tomavam firme uma subscripção de £ 400:000; que no mesmo acto lhe mostraram um contrato pelo qual o coronel Mac-Murdo transferíra para a nova companhia todos os seus direitos e interesses, contrato de que desejaria mandar copia, mas que não pôde haver á mão por lhe dizerem que o íam remetter ao presidente da companhia portugueza; que as *debentures* foram cotadas a premio de 1 3/4 a 2 por cento, premio a seu ver ficticio e que baixou hontem a 8 e 9 por cento de desconto, tendo os subscriptores firmes, tomado as *debentures* a 92 1/2 por cento[2]».

O agente completava estas suas informações, remettendo as listas dos subscriptores e o prospecto da emissão[3].

Apenas recebido este officio, o ministro expede para Londres o seguinte telegramma[4]:

«Lisboa, 16 de março de 1887. — Barão Costa Ricci. — Agencia financial Portugal. — Londres. — Acabo receber seu officio

[1] Serie H, n.° 9.
[2] Serie H, n.° 10.
[3] Serie H, n.° 10-A.
[4] Serie H, n.° 11.

ce, cherche à obtenir des renseignements sur le crédit et la capacité financière des capitalistes qui s'étaient adressés à lui, de manière à pouvoir apprécier toute proposition de la compagnie portugaise, en admettant que les négociations pendantes eussent abouti avec ces capitalistes.

Dans ce but il écrivit le 8 mars à l'agent financier portugais, Ricci[1]. Celui-ci, par dépêche du 12 mars, lui répondit: «qu'il avait reçu, le 3 du même mois, la visite de mr. Thomas Rumball, ingénieur de la nouvelle compagnie, remplaçant, à son dire, l'ancienne; qu'il l'avait entendu, conjointement avec l'avocat de la même compagnie, car bien que lui, Ricci, n'ait pas confiance en l'ancien concessionnaire, qui n'a jamais tenu ses engagements, il croit savoir que l'affaire actuellement est en bonne voie; que les promoteurs lui ont présenté une liste de noms très respectables, qui ont pris ferme une souscription de £ 400:000; que, séance ténante, ils lui ont montré un contrat en vertu duquel le colonel Mac-Murdo avait transféré à la nouvelle compagnie tous ses droits et ses priviléges, contrat dont il n'a pu joindre la copie, parce qu'on voulait l'envoyer au président de la compagnie portugaise; que les *debentures* avaient été cotées à la prime de 1 3/4 à 2 pour cent, prime fictive, à son avis, et qui la veille encore était descendue à 8 et 9 pour cent d'escompte, les souscripteurs ayant pris ferme les *debentures* à 92 1/2 pour cent[2].»

L'agent financier complétait ses informations en remettant les listes des souscripteurs et le prospectus de l'émission[3].

Immédiatement après la réception de cette dépêche, le ministre expédie à Londres le télégramme suivant[4]:

«Lisbonne, le 16 mars 1887. — Baron Costa Ricci. — Agence financière, Portugal. — Londres. — Je viens de recevoir vo-

[1] Série H, n° 9.
[2] Série H, n° 10.
[3] Série H, n° 10-A.
[4] Série H, n° 11.

12 corrente, com prospecto nova companhia e lista firmas subscriptores obrigações. Da redacção confusa, ambigua prospecto poderia facilmente alguem deduzir, entre outras inexactidões, que companhia Delagoa Bay and East African possuia concessão para construcção exploração caminho ferro Lourenço Marques. Cumpre portanto v. ex.ª, com maxima urgencia, faça prevenir qualquer futura imputação responsabilidades governo portuguez; intime officialmente *trustees* dita companhia e communique a cada uma primitivas firmas subscriptoras obrigações, e bem assim a cada uma das casas onde se abriu subscripção publica para prevenção de quaesquer outros subscriptores:

«1.° Governo portuguez inteiramente alheio coustituição companhia Delagoa, portanto absolutamente irresponsavel asserções compromissos seu prospecto;

«2.° Unica possuidora concessão, companhia caminho ferro Lourenço Marques ao Transvaal;

«3.° Governo portuguez não auctorisou nem prometteu auctorisar transferencia concessão para companhia estrangeira, nem está disposto consentir tal transferencia;

«4.° Que se qualquer companhia ou individuo viesse a adquirir todas ou tal somma de acções companhia portugueza Lourenço Marques, por fórma que esta deixasse de existir perante lei portugueza, caducará por tal facto concessão. = *Ministro marinha.*»

O agente financial deu cumprimento a estas instrucções, expedindo a todos os individuos interessados na nova companhia o aviso circular de 17 de março, contendo a traducção ingleza do telegramma [1].

Por sua parte, o ministro tambem tinha feito communicar á companhia portugueza uma copia do mesmo telegramma [2]; e apesar de não ter sido ordenada a publicação pela imprensa periodica, o *Times* de 19 de

[1] Serie H, n.° 13-A.
[2] Serie H, n.° 12.

tre dépêche du 12 courant avec prospectus et liste maisons qui souscrivent obligations. De la rédaction confuse et ambiguë du prospectus on pourrait aisément inférer, entre autres inexactitudes, que la compagnie Delagoa Bay and East African possède la concession pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Lourenço Marques. Vous devez donc, dans le plus bref délai possible, prévenir toute imputation responsabilités gouvernement portugais; notifiez officiellement à *trustees* compagnie susdite, communiquez à chacune des maisons souscripteurs primitifs ainsi qu'à chacun des établissements où souscription publique a été ouverte, pour prévénir tous autres souscripteurs:

«1° Gouvernement portugais complètement étranger constitution compagnie Delagoa, donc absolument irresponsable assertions, engagements son prospectus;

«2° Unique possesseur concession, compagnie chemin de fer Lourenço Marques au Transvaal;

«3° Gouvernement portugais n'a pas autorisé ni promis d'autoriser transfert concession à compagnie étrangère, ni n'est disposé à consentir à tel transfert;

«4° Que si une compagnie, ou un individu quelconque, venait à acquérir toutes les actions de la compagnie portugaise de Lourenço Marques ou une quantité telle que celle-ci cessât d'exister devant la loi portugaise, la concession deviendrait, pour ce fait, caduque. = *Ministre marine.*»

L'agent financier donna connaissance de ces instructions à toutes les personnes intéressées dans la nouvelle compagnie, par l'avis circulaire du 17 mars contenant la traduction anglaise du télégramme ci-dessus [1].

De son côté, le ministre fit également communiquer à la compagnie portugaise une copie du même télégramme [2]; et bien que sa publication dans les journaux ne fût pas ordonnée, le *Times* du 19 mars in-

[1] Série H, n° 13-A.
[2] Série H, n° 12.

março inseria nas suas columnas a circular do agente portuguez, acrescentando as seguintes considerações, que mais reforçavam a precaução adoptada pelo governo portuguez [1]:

«The prospectus of the above-named company has been, we understand, definitely withdrawn, and the money, so far as it can be, will be returned to the subscribers. The enterprise was offered, we are informed, to a firm of stockbrokers some time ago, and was declined by them because they could not satisfy themselves that the promoters had any concession at all. The second attempt to float the company would not have succeeded so far as it did but for the circumstance that people were misled by certain names on the board. A fourth of the capital only was *bona fide* subscribed, and when the syndicate discovered this they began to sell themselves. The dealers in the market, however, got wind of what was going on and lowered the price to 10 per cent. discount, which effectually frustrated the syndicate's efforts. A large sum, it is said, has been already paid to a contractor, which if not refunded the promoters of an undertaking which never ought to have been offered to the public at all will have to find themselves.»

O praso de quinze dias pedido pelo presidente da companhia portugueza findava em 18 de março. No dia 17, dirige elle ao ministro o officio d'essa data, no qual lhe communica que a companhia está habilitada a construir o caminho de ferro, nos termos e dentro do praso do seu contrato, devendo partir em muito breve praso o pessoal e o material necessario para essa construcção e obras accessorias.

Ao mesmo tempo, declinando a responsabilidade do prospecto que determinára o telegramma ministerial, acrescenta:

«É certo que esta companhia contratou com aquella outra, *Delagoa Bay East and*

[1] Serie H, n.° 17-A.

sérait dans ses colonnes la circulaire de l'agent portugais en y ajoutant les considérations suivantes, qui donnaient encore plus de poids à la précaution prise par le gouvernement portugais [1].

«Nous sommes informés que le prospectus de la compagnie sus-dénommée a été définitivement retiré et que l'on va rendre, autant qu'il sera possible, l'argent aux souscripteurs. On nous communique que l'affaire fut offerte il y a quelque temps à une maison d'agents de change qui la refusèrent parce qu'ils ne purent admettre que les promoteurs de l'entreprise eussent aucune concession. La deuxième tentative de lancer la compagnie n'aurait pas réussi jusqu'au point où elle y est parvenue si le public n'avait pas été leurré par certains noms qui figurent à la direction. Il n'y a eu qu'un quart du capital de souscrit *bona fide* et, quand le syndicat l'a découvert il s'est mis lui même à vendre. Mais, les spéculateurs au marché ont eu vent de ce qui se passait et on fait baisser la cote à 10 pour cent au-dessous du pair, parvenant ainsi à frustrer les efforts du syndicat. Une forte somme, à ce que l'on dit, a déjà été versée à un contractant, et les promoteurs de cette affaire, qui n'aurait jamais dû être proposée au public, seront obligés, de rembourser eux-mêmes cette somme si elle n'est pas rendue.»

Le délai de quinze jours demandé par le président de la compagnie portugaise finissait le 18 mars. Le 17, le président de cette compagnie adresse une lettre au ministre lui communiquant que la compagnie est en mesure de construire le chemin de fer, aux termes et dans les délais de sa concession, et que dans peu de jours partira le personnel et le matériel nécessaire à cette construction ainsi qu'aux ouvrages accessoires.

Déclinant, en même temps, la responsabilité du prospectus qui avait occasionné le télégramme ministériel, il ajoute:

«C'est vrai que notre compagnie a traité avec la compagnie *Delagoa Bay and*

[1] Série H, n° 17-A.

African Railway Company, Limited, a construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques até á fronteira do Transvaal, que faz objecto da sua concessão. Mas do cumprimento das condições d'este contrato, que a companhia portugueza, a cuja direcção presido, effectuou dentro das faculdades dos seus estatutos, só as duas companhias são, uma para com a outra, responsaveis, sendo da construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, nos termos da sua concessão, sómente responsavel para o governo a companhia portugueza a cuja direcção presido [1].»

Era legal e juridica esta doutrina. A companhia portugueza podia contratar com quem quizesse a construcção da linha, sem dependencia de previa ou subsequente approvação do governo. Nenhuma disposição do contrato lhe tolhia esse direito, que é usual em concessões d'esta natureza; e assim succedeu quanto ao contrato de 26 de maio de 1884, que, por mais ruinoso que fosse para a companhia, nunca foi submettido á approvação do governo.

O ministro, pois, mandou responder á companhia, em 18 de março, que recebêra com satisfação a declaração official d'ella se achar habilitada a cumprir o seu fim social, nos termos e dentro do praso do contrato de 14 de dezembro de 1883 [2].

Ficava, portanto, sem effeito o decreto da rescisão, que não chegára a ter promulgação official.

Na mesma data de 18, expedia o ministro para o agente financial em Londres o telegramma seguinte [3]:

«Recebi hontem communicação Serpa Pimentel, presidente companhia caminho ferro Lourenço Marques, declarando estar habilitado com meios necessarios cumprir seu contrato, fazendo partir pessoal material construcção dentro poucos dias. Respondi declarando-me satisfeito. Constando-me que alguem interpreta ultima declaração meu

[1] Serie H, n.° 14.
[2] Serie H, n.° 15.
[3] Serie H, n.° 16.

East African Railway Limited pour la construction du chemin de fer de Lourenço Marques jusqu'à la frontière du Transvaal, qui est l'objet de sa concession. Mais les deux compagnies ne sont responsables que l'une envers l'autre de l'exécution des clauses de ce contrat, que la compagnie portugaise, dont je préside la direction, a passé en usant des facultés de ses droits statuaires; et cette dernière est la seule qui répondra, vis-à-vis du gouvernement, de la construction du chemin de fer de Lourenço Marques au Transvaal, aux termes de la concession [1].»

Cette doctrine était légale et juridique. La compagnie portugaise pouvait traiter avec qui bon lui semblerait la construction de la ligne, sans être soumise à l'approbation préalable ou subséquente du gouvernement. Aucune disposition de la concession ne lui interdisait ce droit, qui est usuel dans les concessions de cette nature, et on avait utilisé cette faculté pour le contrat du 26 mai 1884, lequel, bien que ruineux pour la compagnie, n'avait jamais été soumis à la sanction du gouvernement.

Le ministre répondit donc à la compagnie qu'il était satisfait de sa déclaration officielle tendant à établir qu'elle était en mesure de remplir son but social aux termes et dans le délai de la concession du 14 décembre 1883 [2].

Le décret du 3 mars 1887, qui devait retirer la concession et qui n'avait pas été officiellement promulgué, devint de ce chef nul et non avenu.

A la même date du 18, le ministre expédia à l'agent financier à Londres le télégramme suivant [3]:

«Agence financière Portugal. — Londres. — J'ai reçu hier communication Serpa Pimentel, président compagnie chemin fer Lourenço Marques, déclarant avoir trouvé moyens nécessaires remplir son contrat, en faisant partir personnel matériel construction sous peu jours. J'ai répondu me déclarant satisfait. Ayant appris que

[1] Série H, n° 14.
[2] Série H, n° 15.
[3] Série H, n° 16.

telegramma 16 como significando que qualquer arranjo entre companhia estrangeira e companhia portugueza, pelo qual primeira se apoderasse totalidade ou parte acções segunda, era invalido perante lei portugueza e envolvia caducidade concessão, declare que tal caducidade só resultará d'esse arranjo ser feito por fórma que companhia portugueza deixe de existir legalmente perante lei portugueza. Meu intento nunca foi impedir combinações licitas, sómente resalvar responsabilidades governo por deixar correr publicamente, sem correctivo, asserções ambiguas. Póde communicar quaesquer interessados fórma que julgar mais conveniente.»

A declaração ordenada n'este telegramma tornou a ser recommendada por outro de 22 de março, quando o ministro teve conhecimento dos termos em que tinha sido traduzido o n.º 4.º do seu telegramma de 16. E sem embargo do agente financial lhe ponderar em telegramma de 23, que julgava desnecessaria a rectificação, porque os interessados pareciam satisfeitos, o ministro insistiu na rectificação, dizendo que o seu intuito não era contentar interessados, mas sim salvaguardar responsabilidades do governo portuguez [1].

De facto, a traducção não correspondia precisamente ao texto portuguez, porque este só condemnava os arranjos ou accordos dos quaes, segundo a lei portugueza, pudesse resultar a extincção da companhia portugueza, e a traducção parecia significar, que todo e qualquer accordo sobre acquisição de acções da companhia portugueza pela companhia ingleza era considerado illegal [2].

Será difficil de figurar, que outro procedimento mais prudente, mais digno e mais correcto pudesse ter o governo n'esta altura da questão. As precauções que adopta, para prevenir os interessados e para impedir que alguem de boa fé se deixe seduzir por fal-

[1] Serie H, n.º 19.

[2] Vide serie H, n.ºs 11, 13-A e 20-A.

quelqu'un interprète dernière déclaration mon télégramme 16 comme signifiant que toute combinaison entre compagnie étrangère et portugaise, par laquelle la première obtiendrait la totalité ou une partie des actions de celle-ci, serait nulle devant la loi portugaise, et impliquerait la déchéance de la concession, déclarez que cette combinaison ne donnera lieu à une telle déchéance que si elle est faite de façon à ce que la compagnie portugaise cesse d'exister légalement devant la loi portugaise. Je n'ai jamais eu en vue d'empêcher combinaisons licites mais seulement couvrir responsabilités gouvernement permettre circuler sans démenti assertions ambiguës. Pouvez communiquer tous intéressés de la manière que vous jugerez la plus convenable.»

La déclaration ordonnée dans cette dépêche fut de nouveau recommandée dans celle du 22 mars, lorsque le ministre apprit en quels termes avait été traduit le nº 4 de son télégramme du 16. Bien que l'agent financier lui fît observer dans sa dépêche du 23 qu'il croyait la rectification inutile, puisque les intéressés paraissaient satisfaits, le ministre insista sur cette rectification, alléguant que le but qu'il se proposait n'était pas de contenter les intéressés, mais bien de mettre à couvert la responsabilité du gouvernement portugais [1].

Effectivement la traduction n'était pas précisément en harmonie avec le texte portugais: Ce dernier condamnait uniquement toute combinaison ou accord pouvant engendrer, d'après les lois du Portugal, l'extinction de la compagnie portugaise, tandis que la traduction semblait établir que toute convention touchant l'acquisition par la compagnie anglaise d'actions appartenant à la compagnie portugaise, serait regardée comme illégale [2].

Dans cet état de choses, il est difficile d'admettre que le gouvernement portugais pût suivre une ligne de conduite plus prudente, plus noble et plus correcte que celle qu'il adopta. Les précautions dont il s'entoure pour prévenir les intéressés et pour

[1] Série H, nº 19.

[2] Vide série H, nºs 11, 13-A et 20-A.

sas apparencias ou por injustificadas perspectivas, chegam a parecer excessivas por demasiado escrupulo. O credito e bom nome das pessoas que figuram na nova companhia, segundo a informação da agencia financial, são tambem um penhor da seriedade d'essa empreza. O ministro, todavia, tem a cautela, sem offensa alguma para a respeitabilidade de caracter dos promotores, de lhes mandar declarar que o governo portuguez é absolutamente estranho á constituição da nova companhia, e que não podem alimentar quaesquer esperanças quanto á transferencia da concessão portugueza, porque ella está e ha de estar sempre em poder de uma companhia portugueza.

Tão lisa franqueza talvez fosse taxada de rudeza na occasião. O ministro de Portugal em Londres, a quem os interessados tambem se tinham dirigido para lhes advogar a causa, dizia em 19 de março para o ministerio dos estrangeiros o seguinte [1]:

«Hontem recebi a visita de mr. Magniac, que, muito commovido, me disse que seu filho recebêra do barão da Costa Ricci, relativamente á companhia constructora do caminho de ferro de Lourenço Marques, uma communicação em termos taes, que o publico poderia ficar fazendo má idéa da correcção do procedimento de seu filho e de pessoas com elle associadas. Respondi-lhe que eu não podia fazer senão repetir o que havia dito a seu filho, quando este viera ver-me, isto é, que eu nada sabia do negocio de que se tratava, que não entrava nas minhas attribuições, e que eu não podia tomar conhecimento ou occupar-me d'elle sem ordem e instrucções do governo de Sua Magestade. Pediu-me então mr. Magniac o favor de levar ao superior conhecimento do governo de Sua Magestade, o que eu sabia a seu respeito. É o que hoje faço, informando a v. ex.ª que a familia Magniac é muito considerada e estimada na sociedade d'este paiz, etc.»

[1] Serie H, n.º 18.

empêcher que leur bonne foi ne fût surprise par de fausses apparences et de trompeuses perspectives sembleront même excessives à force d'être scrupuleuses. Le crédit et la respectabilité des promoteurs de la nouvelle compagnie, d'après les informations de l'agent financier, sont aussi un gage des intentions sérieuses de l'entreprise. Le ministre néanmoins, sans mettre en doute le caractère honorable de ces promoteurs, leur fait déclarer que le gouvernement portugais est absolument étranger à la constitution de la nouvelle compagnie, et qu'ils ne sauraient nourrir aucun espoir d'obtenir le transfert de la concession portugaise, attendu que cette concession est et restera toujours entre les mains d'une compagnie portugaise.

Cette déclaration loyale et sincère passa peut-être, à cette occasion, pour un acte de lèse-urbanité. Le ministre du Portugal à Londres, à qui les intéressés s'étaient aussi adressés pour plaider leur cause, disait le 19 mars ce qui suit au ministère des affaires étrangères [1]:

«Hier, j'ai reçu la visite de mr. Magniac, qui, très ému, me dit que son fils avait reçu du baron de Costa Ricci, relativement à la compagnie constructrice du chemin de fer de Lourenço Marques, une communication faite en tels termes que le public pourrait se faire une mauvaise idée au sujet de la rectitude de la conduite de son fils et des associés de celui-ci. Je lui ai répondu que je ne pouvais que lui répéter ce que j'avais dit à son fils, lorsque ce dernier était venu me voir, c'est-à-dire, que je ne savais rien de l'affaire dont il s'agissait, qu'elle n'entrait pas dans mes attributions, et que je ne pouvais en prendre connaissance ou m'en occuper sans ordre ou instructions du gouvernement de Sa Majesté. Mr. Magniac m'a demandé alors que je voulusse bien porter à la connaissance supérieure du gouvernement de Sa Majesté ce que je savais à son égard. C'est ce que je fais aujourd'hui en informant votre excellence que la famille Magniac est très considérée et très estimée dans la société de ce pays, etc.»

[1] Série H, nº 18.

Por ventura, foram considerações de deferencia pessoal, tanto para com os directores da companhia portugueza, como para com os ostensivos promotores da companhia ingleza, que ainda, de algum modo, embaraçaram a acção investigadora do ministro para mais amplas indagações. Se as tivesse feito, viria no conhecimento do modo como o coronel Mac-Murdo, cuja intervenção parecia finda pela perda da sua qualidade de empreiteiro geral, soube conservar nas duas companhias o fatal predominio que tanto damno havia trazido á companhia portugueza.

Os estatutos da companhia ingleza e o contrato que ella fez em 5 de março com o coronel Mac-Murdo, são documentos que podem attestar a habilidade d'este negociador, mas que deixam a desejar quanto á seriedade da nova empreza.

O contrato[1] consta de um preambulo e de sete condições. O preambulo vem como rasão de ordem entre o contrato de 26 de maio de 1884 e o que se vae pactuar n'este; a saber:

1.° O coronel Mac-Murdo vende á companhia ingleza:

a) Todas as acções da companhia portugueza no valor de £ 500:000;

b) O direito de receber as £ 425:000 de obrigações da mesma companhia;

c) O direito ao reembolso do deposito de 22:500$000 réis, feito em execução do artigo 37.° do contrato de 14 de dezembro de 1883;

d) Todos os proveitos e obrigações para com a companhia portugueza em resultado do contrato de 26 de maio de 1884.

2.° O preço da venda será a somma de £ 617:500, a saber:

Em dinheiro, £ 117:500;

Em acções liberadas da nova companhia, £ 500:000.

3.° Antes de entregar essas acções, que constituem todo o seu capital, a companhia fará registar o contrato, conforme a secção 25.ª dos *Companies act. 1867.*

4.° Esta venda será ultimada em 14 de

[1] Serie H, n.° 21

Sont-ce des considérations de déférence personnelle envers les directeurs de la compagnie portugaise ou les promoteurs apparents de la compagnie anglaise qui ont pu entraver l'action investigatrice du ministre dans la poursuite des renseignements qu'il avait commencé à se procurer? C'est possible. Dans tous les cas, s'il avait complété ses informations, il se serait aperçu que le colonel Mac-Murdo, dont l'intervention devait cesser par la perte de sa qualité d'entrepreneur général, sut conserver dans les deux compagnies l'influence néfaste qui avait concouru à ruiner la compagnie portugaise.

Les statuts de la compagnie anglaise et le contrat qu'elle passa le 5 mars avec le colonel Mac-Murdo sont des documents qui attestent l'habilité de ce négociateur, mais qui semblent mettre en doute la sincérité de la nouvelle entreprise.

Le contrat[1] comprend un préambule et sept clauses. Le préambule sert, pour ainsi dire, à établir la transition entre le contrat du 26 mai 1884 et l'objet de la convention actuelle, savoir:

1° Le colonel Mac-Murdo vend à la compagnie anglaise:

a) Toutes les actions de la compagnie portugaise pour une valeur de £ 500:000;

b) Le droit de recevoir les £ 425:000 d'oblígations de la même compagnie;

c) Le droit de remboursement du dépôt de 22:500$000 réis, effectué en exécution de l'article 37 de la concession du 14 décembre 1883;

d) Tous les avantages et toutes les obligations vis-à-vis de la compagnie portugaise en vertu du contrat du 26 mai 1884.

2° Le prix de la vente sera de £ 617:500, savoir:

En numéraire, £ 117:500;

En actions libérées de la nouvelle compagnie £ 500:000.

3° Avant de livrer ces actions, qui constituent tout son capital, la compagnie fera enregistrer le contrat, conformément à la section 25e du *Companies act. 1867.*

4° Cette vente deviendra définitive le 14

[1] Série H, n° 21.

março de 1887, devendo o preço ser entregue, quando o vendedor tiver ultimado os actos precisos para entrar na propriedade do que vende.

5.° Todas as despezas para a formação e estabelecimento da nova companhia, salvo preparo das obrigações a emittir, impostos e corretagem d'essa emissão, correrão de conta do vendedor.

6.° Faltando o vendedor ao estipulado no n.° 4.°, a companhia poderá annullar o contrato.

7.° Se o vendedor não puder entregar todas as 500:000 acções da companhia portugueza, far-se-ha deducção proporcional nas que tiver a receber da companhia ingleza.

Temos, muito semelhantemente, a repetição das scenas occorridas a proposito da constituição da companhia portugueza. A nova companhia entrega todas as suas acções ao vendedor, havendo-as como liberadas; e alem d'isso promette pagar-lhe em dinheiro £ 117:500. Começando, portanto, sem capital social proprio, occorre perguntar, onde irá ella buscar tanto dinheiro para completar o preço da venda? E porque a primeira operação immediata foi a da emissão das obrigações da nova companhia, occorrerá tambem responder, que o primeiro dinheiro, assim levantado a credito, era desde logo destinado a esta applicação, de que, em verdade, não rezavam os prospectos!

Em toda a parte, onde a responsabilidade das sociedades anonymas é limitada, o capital social é considerado como uma das primeiras garantias a offerecer para a emissão de obrigações. Se a responsabilidade collectiva da sociedade não tiver essa garantia, o que é que fica, no caso do mallogro das emprezas, quando os accionistas debandam ou se acolhem á sombra da limitação da responsabilidade social?

A lei portugueza, como tivemos já occasião de dizer[1], é expressa em prohibir emissão de obrigações antes do capital social estar effectivamente pago, bem como

[1] Vide cap. 3.°

mars 1887 et le prix en devra être soldé lorsque le vendeur aura terminé les formalités légales nécessaires pour entrer en possession de ce qu'il vend.

5° Toutes les dépenses pour la formation et l'établissement de la nouvelle compagnie seront à la charge du vendeur, sauf les frais d'impression des obligations, d'impôts et de courtage de l'émission.

6° Si le vendeur n'exécutait pas les prescriptions de l'article 4 la compagnie pourrait annuler le contrat.

7° Si le vendeur ne pouvait livrer au complet les 500:000 actions de la compagnie portugaise, il serait fait une déduction proportionnelle sur celles qu'il aurait à recevoir de la compagnie anglaise.

Nous voyons se reproduire à peu près les mêmes scènes que lors de la constitution de la compagnie portugaise. La nouvelle compagnie livre toutes ses actions au vendeur en les considérant comme libérées, et s'engage en outre à lui payer en numéraire £ 117:500. Or, si elle commence à fonctionner sans capital social propre, il y a lieu de se demander où elle ira se procurer une aussi forte somme pour compléter le prix d'achat? Et comme la première opération qui suit est celle de l'émission des obligations de la nouvelle compagnie, on pourra répondre que le premier argent ainsi réalisé sur le crédit sera immédiatement affecté à cet emploi ce que, en vérité, les prospectus ne faisaient point prévoir.

Dans tous les pays où la responsabilité des sociétés anonymes est limitée, le capital social est considéré comme une première garantie à offrir pour l'émission d'obligations. Si la responsabilité collective de ces sociétés ne possède pas cette garantie, qu'est-ce qui reste, au cas d'insuccès des entreprises, lorsque les actionnaires se dispersent ou se retranchent derrière la limitation de la responsabilité sociale?

La loi portugaise, ainsi que nous l'avons déjà dit[1], prohibe expressément toute émission d'obligations avant que le capital social ne se trouve effectivement versé. Elle

[1] Voir chap. 3.

em prohibir sophismações quanto ao pagamento das acções.

A lei ingleza *(Companies act. 1862)* permitte que a responsabilidade possa ser limitada, ou não, distinguindo dois casos de responsabilidade limitada: o da responsabilidade limitada ao capital não pago das acções, e o da responsabilidade limitada por quantias certas, a que os accionistas se obrigam, para pagamento das dividas sociaes no caso de liquidação.

No primeiro d'estes dois casos, será difficil de admittir a possibilidade legal de uma companhia se constituir com capital não subscripto e representado por acções que se consideram pagas sem o haverem sido. A liquidação em tal caso, viria a demonstrar que os accionistas não têem, nem jamais tiveram, responsabilidade alguma, e os credores encontrar-se-hão em frente de um activo cuja verba principal nunca teve realisação pratica e effectiva.

Os interessados, porém, procuraram abrigar-se á sombra de uma disposição particular da lei ingleza, declarando no contrato que este seria registado conforme o artigo 25.º do *The Companies act. 1867.*

Este artigo diz, que qualquer acção de qualquer companhia se entenderá tomada e subscripta sob condição de se pagar de contado o seu valor integral, salvo havendo accordo em contrario, escripto e depositado em poder do archivista das sociedades anonymas, anteriormente ou simultaneamente á emissão.

Como se vê, o artigo estabelece o bom principio de que todas as acções devem ser pagas em dinheiro de contado, e só por excepção admitte que algumas deixem de o ser em hypothese determinada. Algumas e não todas; porque de outro modo não se comprehenderia a referencia final do artigo ao acto da emissão. Quer dizer: a lei permittiu, por excepção, que pudesse haver accordo em virtude do qual se dispensasse a representação em dinheiro de uma parte do capital social; mas de modo tal, que ficasse constando officialmente o facto, para

interdit également toute espèce de subterfuge dans les versements sur les actions.

La loi anglaise *(Companies act. 1862)* admet que la responsabilité soit, ou ne soit pas limitée; mais elle distingue deux cas de responsabilité limitée: celui de la responsabilité limitée au capital non payé des actions, et celui de la responsabilité limitée à des sommes certaines et fixes, au moyen desquelles les actionnaires s'engagent à solder les dettes sociales dans le cas de liquidation.

Dans la première de ces deux hypothèses, il est difficile d'admettre qu'une compagnie puisse se constituer légalement avec un capital non souscrit et représenté par des actions que l'on considère comme libérées sans qu'elles l'aient été. La liquidation alors démontrerait que les actionnaires n'ont jamais eu aucune responsabilité, et les créanciers se trouveraient en présence d'un actif dont l'élément principal n'a jamais été représenté par une valeur réelle et effective.

Les intéressés cherchèrent toutefois à se retrancher derrière une disposition particulière de la loi anglaise, en déclarant, dans le contrat, que ce dernier serait enregistré conformément à l'article 25 du *Companies act. 1867.*

Cet article stipule que toute action de n'importe quelle compagnie sera considérée comme souscrite et légitimement acquise en tant que sa valeur intégrale sera payée au comptant, à moins qu'il n'existe un accord contraire, écrit et déposé aux archives des sociétés anonymes, avant ou à l'occasion même de l'émission.

Ainsi qu'on le voit, cet article établit le bon principe que toutes les actions doivent être payées argent comptant, et ce n'est que dans l'hypothèse susmentionnée qu'il admet pour quelques-unes une exception à cette règle. Nous disons pour quelques-unes et non pour toutes, car autrement on ne pourrait s'expliquer la référence finale de l'article à l'acte de l'émission. En d'autres termes, la loi permettait exceptionnellement l'intervention d'un accord dispensant la représentation en argent d'une partie du capital social; mais en ac-

evitar illusões sobre a effectividade do capital social.

Não sabemos se o contrato de 5 de março foi, ou não, registado. O que sabemos é: que elle é de data posterior ao registo dos estatutos; que abrangeu a liberação de todas as acções, quando, pelo menos, havia sete accionistas anteriores que requereram o registo dos estatutos; e que a emissão das obrigações foi annunciada ao publico sem se fazer a menor referencia a semelhante contrato.

Os prospectos para a emissão de obrigações por parte da nova companhia, um datado de 14 de fevereiro, que parece ter sido retirado, e outro datado de 7 de março, que serviu de base á emissão de £ 400:000 [1], começam por mencionar o capital social na somma de £ 500:000, sem fazerem referencia alguma a este contrato de 5 de março. A garantia que os subscriptores vissem na responsabilidade por aquelle capital era portanto illusoria, porque o contrato entregava aquellas acções liberadas ao vendedor das acções da companhia portugueza, e estas tinham sido entregues, tambem liberadas, em pagamento da transferencia da concessão.

O que restava, portanto, de positivo e real, depois de tudo apurado, não era responsabilidade alguma directa das duas companhias, mas simplesmente o proprio contrato da concessão. Capital social nunca o houvera na realidade, apesar de se figurar em papel um milhão esterlino de acções para as duas companhias.

O governo portuguez não indagou das condições em que foi estabelecida a companhia ingleza, limitando-se a protestar contra a redacção ambigua e confusa do prospecto e a mandar fazer todas as declarações, que o agente financial tornou publicas por meio da circular de 17 de março.

[1] Serie H, n.os 1 e 10-A.

cordant cette latitude, elle exigeait de ce chef un document officiel dans le but d'éviter des erreurs et des malentendus touchant l'existence effective du capital social.

Nous ignorons si le contrat du 5 mars fut ou non enregistré. Ce que nous savons c'est qu'il a une date postérieure à l'enregistrement des statuts; qu'il porta sur la libération de toutes les actions, alors qu'il y avait, pour le moins, sept actionnaires antérieurs qui réclamèrent l'enregistrement des statuts; et que l'émission des obligations fut annoncée au public sans qu'il fût fait la moindre allusion à ce contrat.

Les prospectus pour l'émission d'obligations de la nouvelle compagnie, l'un daté du 14 février, qui semble avoir été retiré, et l'autre en date du 7 mars, qui a servi de base à l'émission des £ 400:000 [1], commencent par faire mention d'un capital social de £ 500:000, sans faire aucune allusion au contrat du 5 mars. La garantie que ce capital pouvait offrir aux souscripteurs était donc illusoire, vu que le contrat prescrivait la remise de ces actions libérées au vendeur des actions de la compagnie portugaise et que ces dernières avaient été livrées, également libérées, en paiement du transfert de la concession.

Ce qui restait donc de positif et de réel, tout compte fait, était l'absence de toute responsabilité directe des deux compagnies, l'acte de concession seul étant leur unique avoir. En réalité, il n'y avait jamais eu de capital social, quoiqu'il figurât sur le papier pour un million sterling pour les deux compagnies.

Le gouvernement portugais ne chercha point à savoir dans quelles conditions avait été établie la compagnie anglaise; il se borna à protester contre la rédaction ambiguë et confuse du prospectus et à formuler toutes les déclarations que l'agent financier rendit publiques par sa circulaire du 17 mars.

[1] Série H, nos 1 et 10-A.

Hoje, que a companhia ingleza pede a protecção do governo do seu paiz para demandar o governo portuguez, é licito indagar das condições da sua existencia, *ab initio;* como é direito elementar de defeza, exigir que os auctores provem perante o tribunal quaes foram os contratos, ou diplomas de qualquer outra natureza, por virtude dos quaes o governo portuguez se constituiu, em tempo algum, devedor ou obrigado para com essa companhia.

Respondam, se podem, á prova esmagadora que resalta da correspondencia official trocada por esta occasião, e provem que a sua boa fé os podia levar mais longe do que á simples intervenção da nova companhia como empreiteira geral da companhia portugueza para a construcção do caminho de ferro.

É aos contrarios que compete apresentar e explicar os estatutos da Delagoa Bay, o contrato de 5 de março, o diploma, se o houve, da sua ultimação em 14 do mesmo mez, o contrato ou contratos que fizeram com a companhia portugueza, a historia das emissões de obrigações, os seus balanços, e tudo emfim que necessario é para justificação dos direitos que pretendem ter contra o governo portuguez. Por nossa parte, o que sabemos é fundamentado em documentos avulsos que nos chegaram ás mãos, cuja authenticidade e segurança aguardâmos ver comprovada ou contestada, á face dos documentos e registos que são propriedade da companhia ingleza, e que ella não recusará de certo para esclarecimento do processo.

O contrato de 5 de março, a que acima alludimos, chegou ao nosso conhecimento por meio de um folheto, publicado em 1890 pela companhia neerlandeza dos caminhos de ferro da Africa meridional.

Dos estatutos tivemos conhecimento por outro folheto, sem data, cujo rosto diz o seguinte: *Delagoa Bay and East African Railway Limited, memorandum and articles of Association. Registered the 3rd day of*

Aujourd'hui, que la compagnie anglaise sollicite l'appui du gouvernement de son pays pour intenter un procès au gouvernement portugais, il y a lieu de s'enquérir des conditions de son existence *ab initio,* et le défendeur a le droit d'exiger que les demandeurs prouvent, devant le tribunal, quels sont les contrats ou documents de n'importe quelle nature, en vertu desquels le gouvernement portugais s'est constitué, à quelque époque que ce soit, débiteur ou obligé envers la compagnie anglaise.

Que les demandeurs répondent, s'ils le peuvent, au témoignage écrasant qui résulte de la correspondance officielle échangée à cette occasion entre les parties. Qu'ils prouvent qu'en toute bonne foi ils ont pu croire que le rôle de la nouvelle compagnie s'étendait au delà de celui d'entrepreneur général de la compagnie portugaise pour la construction du chemin de fer.

C'est à la partie adverse qu'il incombe de présenter et d'expliquer les statuts de la Delagoa Bay, le contrat du 5 mars, son complément du 14 du même mois, si toutefois il existe, le contrat ou les contrats passés avec la compagnie portugaise, l'histoire des émissions d'obligations, les bilans, tout ce qui sera nécessaire enfin pour justifier les droits qu'elle prétend faire valoir contre le gouvernement portugais. Pour notre part, ce que nous en savons, se base sur des documents épars, qui nous sont parvenus et dont nous comptons voir l'authenticité et l'exactitude démontrées ou combattues par la confrontation des documents et des registres appartenant à la compagnie anglaise. Celle-ci ne refusera certainement pas de les produire pour élucider les faits qui sont à la base du procès.

L'existence du contrat du 5 mars, dont nous avons parlé plus haut, nous a été révélée par une brochure publiée en 1890 par la compagnie néerlandaise des chemins de fer de l'Afrique méridionale.

Quant aux statuts, nous en avons eu connaissance par une autre brochure, sans date, portant sur la couverture le titre ci-après: *Delagoa Bay and East African Railway Limited, memorandum and articles of*

March 1887. Nissen & Arnold, Printers, 98, Free Church Street. London[1].

Possuimos tambem um balanço da dita companhia, relativo a 31 de agosto de 1888[2], em exemplar separado, conforme é de uso distribuirem-se aos accionistas, e que confere com o que no dito folheto da companhia neerlandeza se encontra a pag. 27, sob letra C.

O prospecto de 7 de março e a escriptura de 17 entre as duas companhias, são documentos publicados em collecção official, com a procedencia ahi declarada.

Nos estatutos encontrâmos dois artigos que julgâmos deverem merecer attenção especial. É um, a pag. 11 do folheto, que constitue a disposição final da secção intitulada *Preliminary*, sob n.º 10-A. O outro é o artigo 66.º, do qual um jornal inglez dizia, que provavelmente nenhuns estatutos teriam outro mais notavel (and a more remarkable article probably never was inserted in any articles of association)[3].

A respeito do artigo 10-A, afigura-se-nos que foi uma disposição incluida nos estatutos posteriormente ao registo; não só porque a fórma da sua numeração assim o indica, tendo-se duplicado o n.º 10; mas tambem porque é uma disposição antinomica com as anteriores, e refere-se a actos praticados em data posterior á do proprio registo.

Este artigo é consagrado ao contrato de 5 de março; mas figura hypotheses que não estão no dito contrato e que de algum modo lhe alteram a significação e alcance.

Diz-se ahi, que o dito Mac-Murdo tem concordado distribuir polos directores, ou alguns d'elles, como e a titulo de presente, £ 200:000 das acções que a nova companhia lhe entrega liberadas. Do mesmo modo se assegura, que elle concordára na

[1] Serie S, n.º 7.
[2] Serie S, n.º 8.
[3] *The Statistic* do 1.º de setembro de 1888.

Association. Registered the 3 rd day of March 1887. Nissen & Arnold, Printers, 98, Free Church Street. London[1].

Nous possédons également le bilan de la compagnie anglaise, arrêté au 31 août 1888, en un exemplaire isolé[2], comme il est d'usage d'en distribuer aux actionnaires, et qui est d'accord avec le document C de la brochure de la compagnie néerlandaise à la page 27.

Le prospectus du 7 mars et l'acte notarié du 17, passé entre les deux compagnies, figurent dans la collection officielle avec l'indication de leur provenance.

Nous trouvons dans les statuts deux articles qui, à notre avis, méritent une attention spéciale. L'un est celui de la page 11 de la brochure, qui constitue la disposition finale de la section intitulée *Preliminary*, sous le n° 10-A. L'autre est l'article 66, auquel se réfère un journal anglais en disant que probablement il n'y en a pas de pareil dans les statuts d'aucune autre association (and a more remarkable article probably never was inserted in any articles of association)[3].

En ce qui concerne l'article 10-A, nous croyons que ce fut une disposition nouvelle insérée dans les statuts après leur enregistrement, non seulement par ce que sa numération l'indique, puisque le chiffre 10 figure à double, mais encore parce que cette disposition est en contradiction avec les précédentes et se rapporte à des actes pratiqués postérieurement à l'enregistrement.

Cet article est consacré au contrat du 5 mars, mais il prévoit des hypothèses qui ne se trouvent point dans ce contrat et qui en altèrent en quelque sorte le sens et la portée.

Il y est dit que mr. Mac-Murdo a consenti à distribuer, entre tous les directeurs ou à quelques-uns d'entre eux, à titre de présent, £ 200:000 des actions que la nouvelle compagnie lui livrera libérées. Il y est affirmé également que mr. Mac-Murdo

[1] Série S, n° 7.
[2] Série S, n.º 8.
[3] *The Statistic* du 1er septembre 1888.

distribuição de uma parte do dinheiro que recebêra: e tudo isto vem para se estabelecer a final, que os directores ou pessoas assim contempladas não ficam tendo responsabilidade alguma por semelhantes factos.

Parece inverosimil, mas o texto do artigo é o seguinte:

«10–A. It being the intention that the whole of the shares of the original capital are to be issued and allotted to Colonel Edward Mac-Murdo as fully paid up in part payment of the purchase money payable to him under a contract dated 5th March, 1887, and made between the company of the one part, and the said Edward Mac-Murdo of the other part; and the said Edward Mac-Murdo having agreed to transfer shares of the nominal value of £ 200:000 (being part of the shares so to be allotted to him), to and amongst the Directors or some of them as and by way of a present to them; and the said Edward Mac-Murdo having also agreed to transfer some of the cash payable to him under the said contract, to certain persons as and by way of commission, for placing debentures issued by the company, and the Directors, or some of them, will receive some portion of the said commission. Every Director to whom any shares shall be so transferred as aforesaid, or who now has, or shall hereafter acquire any interest in any shares so to be transferred as aforesaid, or who shall receive any of the cash so paid or to be paid as such commission as aforesaid, shall be entitled to hold an retain the same for his own benefit, and shall not be under any liability to the shareholders, or to the company, to account for any such shares or the value thereof, or for any such cash, and the company shall not by reason of any such transfer or payment as aforesaid be entitled to impeach or set aside the said contract, or to make any claim or demand upon the said Edward Mac-Murdo.»

Tudo isto parece reduzir-se ao seguinte:

était d'accord pour distribuer une partie de l'argent qu'il avait reçu. Tout cela a pour but d'établir en définitive que les directeurs ou les personnes favorisées de cette manière n'endossent aucune responsabilité de ce chef.

C'est difficile à croire, mais voici le texte même de l'article:

«10–A. Il est décidé que toutes les actions du capital primitif seront émises et assignées au colonel Edward Mac-Murdo, comme entièrement libérées, en règlement d'une partie du coût d'achat, payable à lui, suivant un contrat en date du 5 mars 1887, passé entre la compagnie, d'une part, et le sus-dénommé Edward Mac-Murdo, d'autre part. Le sus-dénommé Edward Mac-Murdo est convenu de transférer des actions de la valeur nominale de £ 200:000 (partie des actions à lui être ainsi assignées) aux directeurs, ou à quelques-uns d'entre eux, à titre de don, et le dit Edward Mac-Murdo s'est également engagé à transférer quelques-unes des actions qui lui seront ainsi assignées et à verser une partie de l'argent qui lui est payable, conformément au contrat précité, à certaines personnes, comme commission pour le placement d'obligations émises par la compagnie. Les directeurs ou quelques-uns d'entre eux recevront une partie de la commission susmentionnée. Tout directeur à qui des actions seront transférées, comme il est dit ci-devant, ou qui possède actuellement, ou acquerra à l'avenir un intérêt quelconque dans toute action transférée dans la forme susdite, ou qui recevra quelque somme de l'argent ainsi payé, à titre de commission, comme il est dit plus haut, aura le droit de la conserver et de la retenir pour son bénéfice et ne sera obligé envers les actionnaires ou la société à rendre compte ni de ces actions, ni de leur valeur, ni de telles sommes, et la compagnie n'aura point, par suite des transferts ou des paiements susmentionnés, le droit d'attaquer ou de rejeter le contrat susdit, ou de soutenir quelque réclamation ou quelque demande que ce soit contre le sus-dénommé Edward Mac-Murdo.»

Tout cela peut se résumer en peu de mots.

Os directores não podiam contratar directamente com a companhia, e menos adjudicarem-se, a titulo de presente, quaesquer acções ou dinheiro. Fazem-n'o, porém, por intermedio do contratador, entregando-lhe n'um dia, a titulo de preço do contrato, todas as acções e mais o dinheiro, e recebendo n'outro dia, a titulo de presente ou dadiva, uma parte d'essas acções e d'esse dinheiro.

Não se pense, porém, que o contratador era homem para consentir em tal sem compensações. Em primeiro logar, o artigo é feito para obrigar a sociedade e não para o obrigar a elle, cujo nome nem sequer figura na lista official dos sete associados que a lei ingleza exige para a constituição das sociedades.

A compensação, porém, está no tal artigo 66.°, pelo qual a companhia se deixa manietar pelo contratador, ficando á descripção da vontade d'este, já como sociedade, já como grande accionista da companhia portugueza.

O artigo é muito extenso e parece que propositadamente prolixo. Em substancia estabelecia o seguinte: os tres accionistas que possuissem 51 por cento ou mais do capital social, constituiam uma commissão destinada a funccionar junto da direcção da nova companhia. Por um euphemismo que parecerá irrisorio, dá-se a esta commissão o nome de *consultative commitee*, como se as suas attribuições fossem apenas de consulta e conselho junto da direcção da companhia. A verdade, porém, é que estes tres accionistas ficam sendo a unica entidade que póde fazer representar a nova companhia nas assembléas geraes da companhia portugueza, e ter voz activa nas deliberações d'esta companhia, visto que a maior parte das acções pertenciam á companhia ingleza.

O artigo termina por dizer «que a resolução da maioria da commissão consultiva póde em qualquer epocha alterar ou suspender qualquer decisão anterior, que haja sido tomada e tenha estado até então em

Les directeurs ne pouvaient traiter directement avec la compagnie, et encore moins s'offrir, à titre de présent, des actions ou de l'argent. Ils le font toutefois par l'entremise du contractant auquel ils remettent un jour, comme prix du contrat, toutes les actions et de l'argent en plus, et duquel ils reçoivent le lendemain, à titre gracieux, une partie de ces actions et de cet argent.

Qu'on n'aille pas croire toutefois que le contractant était homme à se prêter à cette combinaison, sans compensation. D'abord l'article en question a été fait pour imposer une obligation à la société et non au contractant, dont le nom ne figure même pas dans la liste officielle des sept associés que la loi anglaise exige pour la constitution des sociétés.

La compensation dont il s'agit se trouve à l'article 66, en vertu duquel la compagnie se livre à la merci du contractant, soit comme sociétaire, soit comme grand actionnaire de la compagnie portugaise.

L'article est fort long, et sa prolixité paraît répondre à une intention. En résumé, il établissait ce qui suit: Les trois actionnaires possédant 51 pour cent ou plus du capital social constituaient un comité destiné à fonctionner auprès de la direction de la nouvelle compagnie. Par suite d'un euphémisme qui semblera dérisoire, ce comité reçut le nom de *consultative committee*, comme si ses attributions consistaient uniquement à éclairer de ses conseils et de ses consultations la direction de la compagnie. La vérité est que ces trois actionnaires deviennent dès lors le seul organe ayant pouvoir pour représenter la nouvelle compagnie dans les assemblées générales de la compagnie portugaise, et que lui seul a voix délibérative dans ces assemblées, du moment où la majeure partie des actions étaient entre les mains de la compagnie anglaise.

L'article termine en déclarant «que les résolutions de la majorité du comité consultatif peuvent, à n'importe quelle époque, altérer ou suspendre toute décision prise antérieurement et tenue en vigueur jus-

vigor, e substituil-a por qualquer outra decisão».

Vê-se bem quanto era apropriada a designação de *consultiva* dada a esta commissão! E melhor se vê ainda, como o sr. Mac-Murdo, recebendo todas as acções da companhia ingleza, podia distribuir ou negociar estas até 49 por cento da sua importancia, ficando ainda em condições de constituir com dois amigos ou parentes a tal commissão consultiva!

Outra curiosidade do artigo é que os directores são *ipso facto* excluidos da commissão, qualquer que seja o numero das acções que possuirem. De modo que, a administração da nova companhia ficou em termos de ser incompativel o cargo de director effectivo com o de membro da commissão que mais podia influir sobre os fins e destinos da empreza.

Levar-nos-ía muito longe a critica de outras disposições dos estatutos, do que se escreveu nos prospectos e de toda a serie de contradicções, incongruencias e irregularidades em que nos parece ter incorrido a constituição da companhia ingleza.

Ha um documento, porém, que não podemos deixar de analysar, como sufficientemente instructivo quanto ás intenções da companhia no tocante ás suas relações com o governo portuguez. É uma carta que o secretario da companhia dirigiu ao *Times*, em resposta ás considerações com que este jornal acompanhou a publicação do telegramma de 16 de março, considerações que atrás transcrevemos. É escripta com auctorisação da direcção e tem a data de 19 de março.

Começa por rectificar a traducção de uma phrase do telegramma. Dizia-se ahi que da redacção confusa e ambigua do prospecto se *poderia* facilmente deduzir, entre outras inexactidões, que a nova companhia possuia a concessão portugueza. O *Times*, em vez de *poderia* escreveu *deveria (must* em vez de *might)*.

Esta rectificação tem algum valor, se se

qu'alors, et la remplacer par toute autre».

On voit bien par là combien était logique cette désignation de *consultatif* attribuée au dit comité! Et l'on comprend mieux encore comment mr. Mac-Murdo, en recevant la totalité des actions de la compagnie anglaise, pouvait les négocier ou les distribuer jusqu'à concurrence de 49 pour cent de leur valeur, et constituer lui-même le dit comité consultatif avec le concours de deux de ses amis ou parents.

Mais l'article précité contient encore une autre anomalie, c'est qu'il est interdit *ipso facto* aux directeurs de faire partie de ce comité, quel que soit le nombre d'actions qu'ils possèdent. Ainsi, dans l'administration de la nouvelle compagnie, la charge de directeur devint incompatible avec celle de membre du corps administratif qui exerçait le plus d'influence sur le but et le sort de l'entreprise.

Nous serions entraînés trop loin si nous voulions critiquer les autres dispositions des statuts et des prospectus, ainsi que toute la série de contradictions, d'inexactitudes et d'irrégularités qui pullulent dans la constitution de la compagnie anglaise.

Il y a néanmoins un document que nous ne pouvons éviter d'analyser, parce qu'il nous éclaire trop bien sur les intentions de la compagnie en ce qui a trait à ses rapports avec le gouvernement portugais: c'est une lettre adressée par le secrétaire de la compagnie au *Times*, en réponse aux considérations que nous avons reproduites plus haut. L'article est écrit avec l'autorisation de la direction et porte la date du 19 mars.

Il commence par rectifier la traduction d'une phrase du télégramme. Dans la dépêche il était dit que, de la rédaction confuse et ambiguë du prospectus on *pourrait* facilement déduire, entre autres inexactitudes, que la nouvelle compagnie possédait la concession portugaise. Le *Times*, au lieu de *pourrait*, écrivit *devrait (must* au lieu de *might)*.

Cette rectification a quelque valeur, si

attender, por um lado, a que ella se refere á phrase em que o ministro affirmava conterem-se outras inexactidões no prospecto, e, por outro lado, á circumstancia de que este secretario é o proprio engenheiro J. M. Alprovidge, que foi encarregado de ir estudar o projecto do caminho de ferro de Lourenço Marques, e que ahi se encontrou e conferenciou com o engenheiro Machado.

O ministro disse effectivamente *poderia* e não *deveria;* e era aquelle o termo que melhor correspondia ao seu pensamento, por isso que se tratava de *redacção confusa e ambigua.* O que admira é que, sendo o signatario da carta pessoa tão conhecedora do assumpto, não aproveitasse tambem a occasião para levantar as palavras *outras inexactidões*, provando que as não havia. A este respeito não diz nem uma palavra, e passa a demonstrar que nem mesmo o *poderia* é justificado.

Aqui está o que elle diz textualmente, auctorisado pelos seus directores:

«Each of the four points of telegram is based on an assumption which has no foundation in any statement issued by this Company, or for which this Company can be held in any way responsible.

«1. It has never been claimed that the Portuguese Government were committed to any responsibility direct to this Company.

«2. It was distinctly stated in our prospectus that the concession was held by a Portuguese Company, and that it might be necessary to carry out its terms through that the Company.

«3. That Company has never said that the concesssion would be transferred to this Company, no is such transfer necessary to the operations of this Company.

«4. No arrangement exists between the Portuguese Company and this Company for the transfer of the shares of the former, such as is referred to by Minister.»

Como se vê, a direcção da companhia, pela voz do seu secretario, pretendia tornar bem publico e notorio, que as apprehensões do ministro não eram fundadas; e o melhor meio que lhe occorreu para o de-

l'on considère, d'un côté, qu'elle se rapporte à la phrase où le ministre affirmait que le prospectus contenait d'autres inexactitudes, et si d'un autre côté l'on tient compte que ce secrétaire est tout simplement l'ingénieur J. M. Alprovidge lui-même, qui fut chargé d'étudier le projet du chemin de fer de Lourenço Marques, et eut dans cette ville un entretien avec l'ingénieur Machado.

Le ministre portugais avait dit effectivement *pourrait* et non *devrait,* et c'était là le terme qui traduisait le mieux sa pensée, puisqu'il s'agissait de *rédaction confuse et ambiguë.* On a lieu de s'étonner toutefois que le signataire de la lettre, qui connaissait la question si à fond, n'ait pas saisi cette occasion pour relever les mots *autres inexactitudes* et pour prouver qu'il n'y en avait point. Il garde un silence complet sous ce rapport et se borne à démontrer que le terme *pourrait* n'est pas justifié.

Voici d'ailleurs textuellement ce qu'il dit, autorisé par ses directeurs:

«Each of the four points of telegram is based on an assumption which has no foundation inany statement, issued by this Company, or for which this Company can be held in any way responsible.

«1. It has never been claimed that the Portuguese Government were committed to any responsibility direct to this Company.

«2. It was distinctly stated in our prospectus that the concession was held by a Portuguese Company, and that it might be necessary to carry out its terms through that the Company.

«3. That Company has never said that the concession would be transferred to this Company, no is such transfer necessary to the operations of this Company.

«4. No arrangement exists between the Portuguese Company and this Company for the transfer of the shares of the former, such as is referred to by Minister.»

Ainsi qu'on le voit, la Direction de la compagnie, par l'organe de son secrétaire, voulait rendre bien public et notoire que les appréhensions du ministre portugais n'étaient pas fondées, et le meilleur moyen

monstrar, foi paraphrasear as proprias declarações ministeriaes, assegurando que nunca fôra intenção da companhia pretender o contrario. Nunca pretendeu que o governo portuguez tomasse qualquer responsabilidade directa para com ella; nunca disse que a concessão lhe pertencesse ou fosse promettida; e nunca pretendeu fazer qualquer accordo sobre acções da companhia portugueza, por virtude do qual esta deixasse de existir segundo a lei portugueza.

Mas então, se reconheceu tudo isto e timbrou em o tornar bem publico, como é que se apresenta a reclamar contra o governo portuguez, e porque é que se negou a promover a legitima representação da companhia portugueza em todo este processo?

A carta termina por negar que o prospecto fosse retirado e por transcrever um telegramma em que o presidente da direcção de Lisboa dava conta da correspondencia aqui trocada com o ministro, annunciando que este telegrapharia no mesmo dia ao agente financial. É, naturalmente, referencia ao telegramma de 18 de março que atrás transcrevemos.

Esta carta é tão digna de attenção nos pontos a que responde como nos que omittiu. O *Times* tinha dito que só 1/4 da subscripção é que tinha sido *bona fide* e que havia uma larga somma paga ao contratador. O secretario da companhia parece que julgou inutil esclarecer o publico sobre estes dois pontos, e limita-se a dizer que os administradores da companhia são pessoas que examinaram a fundo a empreza e que estão promptos a arriscar n'ella a sua fortuna e a sua reputação *(are willing to risk their money and reputation in it)*.

Como o sr. Mac-Murdo não era director, não está comprehendido n'esta affirmação. Ficou, portanto, por explicar como é que,

qu'elle employa pour le prouver fut de paraphraser les propres déclarations ministérielles, en assurant que la compagnie n'avait jamais songé à soutenir le contraire. La compagnie n'a jamais demandé que le gouvernement portugais prît une responsabilité directe à son égard; elle n'a jamais prétendu que la concession lui appartenait, ou qu'elle lui eût été promise; elle n'a jamais voulu faire la moindre combinaison relative aux actions de la compagnie portugaise, en vertu de laquelle celle-ci cessât d'exister, d'après la législation du Portugal!

Mais alors, si elle a reconnu tout cela, si elle a pris à cœur de le publier partout, comment se fait-il qu'elle se présente pour réclamer contre le gouvernement portugais, et pourquoi a-t-elle refusé tous les moyens d'obtenir la représentation légale de la compagnie portugaise dans tout ce procès?

La lettre termine en niant que le prospectus fut retiré, et en transcrivant un télégramme où le président de la direction de Lisbonne rendait compte de la correspondance échangée ici avec le ministre, annonçant que celui-ci télégraphierait le même jour à l'agent financier. C'est probablement une allusion au télégramme du 18 mars que nous avons transcrit plus haut.

Cette lettre appelle autant notre attention sur les points auxquels elle répond, que sur ceux qu'elle passe sous silence. Le *Times* avait dit que le 1/4 seulement de la souscription avait été pris *bona fide* et qu'une somme considérable avait été versée entre les mains du contractant. On dirait que le secrétaire de la compagnie a cru inutile d'éclairer le public sur ces deux points, car il se borne à déclarer que les administrateurs de la compagnie ont étudié à fond l'entreprise et sont prêts à risquer pour elle leur fortune et leur réputation *(are willing to risk their money and reputation in it)*.

Mr. Mac-Murdo n'étant pas directeur, ne se trouve pas compris dans cette affirmation. Il restait donc à expliquer pour quelle

alem das acções, lhe entregaram em dinheiro £ 117:500, absorvendo assim mais da quarta parte da emissão das obrigações!

Seria um nunca acabar o pretender desfiar todas estas operações em que, a proposito da constituição das duas companhias, andou envolvido o ex-concessionario.

Mr. Charles de Franqueville, no seu excellente trabalho *Du régime des travaux publics en Angleterre,* criticando o abuso que algumas companhias de caminhos de ferro faziam da faculdade de emissões, tanto em acções como em obrigações, cita como exemplo frisante o caso acontecido com a companhia do caminho de ferro de Tewkesbury a Malvern, cujas acções eram dadas ao empreiteiro para pagamento dos trabalhos, seguindo-se a ellas todas as obrigações cuja emissão estivesse auctorisada, e seguindo-se a estas novos titulos de emprestimos, conhecidos por *Lloid's bonds.* O caso d'esta companhia tem alguns pontos de contacto com o processo de que usaram para com o coronel Mac-Murdo as companhias portugueza e ingleza; e o depoimento, que a tal respeito foi tomado por uma commissão da camara dos lords, põe em plena evidencia a irregularidade e illegalidade do processo [1].

raison, en dehors des actions remises, il lui avait été livré £ 117:500 en espèces, c'est-à-dire plus d'un quart de l'émission des obligations!

On n'en finirait pas, si l'on voulait égrener le chapelet de toutes les opérations auxquelles l'ex-concessionnaire se trouva mêlé, à propos de la constitution des deux compagnies.

Mr. Charles de Franqueville, dans son excellent ouvrage *Du régime des travaux publics en Angleterre,* en critiquant l'abus de la faculté des émissions, dont quelques compagnies de chemin de fer se rendaient coupables, tant pour les actions que pour les obligations, cite comme exemple frappant le cas survenu avec la compagnie du chemin de fer de Tewkesbury à Malvern, dont l'entrepreneur reçut d'abord les actions, comme paiement de ses travaux, puis toutes les obligations à émettre et finalement tous les nouveaux titres d'emprunts connus sous le nom de *Lloyd's bonds.* Ce cas a plusieurs points d'analogie avec le procédé dont les compagnies portugaise et anglaise usèrent à l'égard du colonel Mac-Murdo. Le témoignage requis à ce sujet par une commission de la chambre des lords met pleinement en relief l'irrégularité et l'illégalité d'une telle manière d'agir [1].

[1] Transcrevemos o que se lê no tomo I, pag. 246 e seguintes da obra citada:

Cette compagnie avait été autorisée par un acte de 1860, qui portait que le capital des actions devait être de 3.651:250 francs; celui des obligations, de 1.212:000 francs. En 1862, une loi avait augmenté de 3.030:000 francs le chiffre des actions et de 1.010:000 francs celui des obligations, ce qui faisait un total de 8.903:250 francs. Au mois de juin 1864, la compagnie avait dépensé 10.908:000 francs, et elle se présentait devant le parlement pour obtenir l'autorisation de contracter un emprunt de francs 2.020:000.

Le secrétaire de la compagnie, M. Richard Stephen, comparut le 20 juin 1864 devant le comité de la chambre des lords, et je reproduis ici une partie de sa déposition, qui fera comprendre le mécanisme d'un système auquel on a eu malheureusement trop souvent recours.

D. Pouvez-vous me dire si la somme de 2.020:000 francs indiquée par le bill est nécessaire pour combler le déficit? — *R.* Je le puis.

D. Voulez-vous le dire? — *R.* Oui.

D. Elle est nécessaire pour faire face au déficit actuel? — *R.* Oui, elle est nécessaire.

D. Cet argent a-t-il été emprunté sous forme de *Lloyd's bonds?* les actions ont-elles été données à l'entrepreneur pour payer des travaux, et y a-t-il encore d'autres dettes couvertes par des *Lloyd's bonds?* — *R.* Les actions et les obligations ont été remises à l'entrepreneur dès l'origine; c'était la seule ressource qu'eût la compagnie pour payer les terrains, les travaux et autres dépenses.

D. Il est dit dans le préambule du bill que vous sollicitez, que la somme totale pour laquelle la compagnie est autorisée à émettre des actions a été souscrite. Comment cela s'est-il fait? — *R.* Cela s'est fait en donnant à l'entrepreneur les obligations et les actions de la compagnie au lieu d'argent.

D. Voulez-vous dire que vous avez émis les actions par l'intermédiaire de l'entrepreneur? — *R.* Oui.

Resta-nos falar do contrato de 17 de março celebrado entre as duas companhias.

A companhia portugueza, attendendo a que é de manifesta conveniencia e vantagem para ella a substituição de Eduardo Mac-Murdo pela entidade collectiva de uma companhia, que pelas suas forças e faculdades mais e melhor assegure a realisação do seu fim social, presta e dá a sua acceitação e approvação ao contrato de 5 de março, sob condição:

1.° Que o praso para a construcção é fixado em oito mezes;

2.° Que dentro de um mez se deve enviar para Lourenço Marques o material e pessoal para a dita construcção.

Estas condições foram acceitas pela outra

Il nous reste à parler du contrat du 17 mars intervenu entre les deux compagnies.

La compagnie portugaise, considérant convenable et avantageux pour elle de substituer à mr. Mac-Murdo la personnalité collective d'une compagnie capable par ses ressources et ses facultés, de mieux assurer la réalisation de son but social, accorde son adhésion et son approbation au contrat du 5 mars, à la condition:

1° Que le délai de la construction de la ligne ferrée soit fixé à huit mois.

2° Que dans l'espace d'un mois à partir de la date de la signature du contrat le personnel et le matériel nécessaires à cette construction soient envoyés à Lourenço Marques.

Ces conditions furent acceptées par la

D. Lui avez-vous donné en même temps les obligations? — *R.* Oui, en même temps. Il devait être propriétaire d'un certain nombre d'actions.

D. Je parle des *Lloyd's bonds*? — *R.* La compagnie n'a émis des *Lloyd's bonds* que lorsque le capital-actions était presque épuisé.

D. Toutes les actions ont été données à l'entrepreneur? — *R.* La plus grande partie.

D. Voulez-vous expliquer comment les actions furent données à l'entrepreneur? — *R.* Il les reçut pour leur valeur primitive de 252 francs chaque, mais étant payé en actions, au lieu de l'être en argent, il éleva le prix de son travail, ce qui diminua, en fait, la valeur des actions.

D. Les actions furent-elles données à l'entrepreneur à mesure qu'il faisait des travaux représentant la valeur de ces actions? — *R.* D'après le certificat de l'ingénieur.

D. A quelle occasion les *Lloyd's bonds* ont-ils été émis? — *R.* La compagnie n'ayant pas d'autre moyen de payer l'entrepreneur, et ayant des dettes, a eu recours au seul procédé qui fût à sa disposition.

D. C'est-à-dire celui de donner des *Lloyd's bonds*? — *R.* Oui.

D. N'avait-il pas déjà été payé en actions? — *R.* Non.

D. Pour quels travaux a-t-il eu les actions? — *R.* La ligne devait d'abord être à une seule voie.

D. Voici une question très-importante. Je désire connaître la manière dont on a procédé pour émettre les *Lloyd's bonds*, parce qu'il me semble que l'entrepreneur a eu des actions et des obligations pour le même travail? — *R.* Non, pour un travail supplémentaire. Des stations ont été agrandies, des gares d'évitement et d'autres travaux ont été faits.

D. Il nous serait agréable de savoir comment et quand les actions et obligations lui ont été données? — *R.* Les registres de la compagnie pourraient l'indiquer, mais je ne les ai pas avec moi.

D. Vous prétendez que les premières actions ont été données à l'entrepreneur pour travaux faits; en réalité, toutes les actions ont dû lui être données, car elles ont dû être absorbées en totalité? — *R.* Précisément.

D. Et il a donné pour ces actions une valeur égale en travaux? — *R.* Oui, d'après le certificat de l'ingénieur.

D. Et cela, dans la proportion où ces actions lui étaient données. Après cela, vous avez commencé à user, pour le satisfaire, de votre pouvoir d'emprunter? — *R.* Oui.

D. Vous lui avez donné vos obligations? — *R.* Oui.

D. Et quand elles ont été épuisées vous avez eu recours aux *Lloyd's bonds*? — *R.* Oui.

D. Y a-t-il eu de l'argent souscrit par d'autres personnes pour les actions? — *R.* Non.

D. Il paraît qu'il y a pour 757:500 francs d'actions encore non émises. L'entrepreneur a-t-il refusé de les prendre? — *R.* Non, il ne les a pas refusées, mais il ne pouvait rien en faire; on ne pouvait pas les négocier. Il dit: «Si vous m'embarrassez encore d'actions, je ne peux plus rien faire».

D. A quel taux l'entrepreneur a-t-il accepté les actions de 252 francs? — *R.* A 252 francs, la compagnie n'ayant aucun pouvoir pour en abaisser la valeur.

companhia; e a isto se reduz o unico contrato realisado, que saibamos, entre a companhia concessionaria e a companhia constructora.

Não indagaremos do cumprimento das condições d'este contrato, porque, como dizia o presidente da direcção portugueza, é assumpto em que só as duas companhias são reciprocamente responsaveis; mas vamos ver nos capitulos seguintes como se fez a construcção e se cumpriram as condições da concessão, por ser assumpto em que só a companhia portugueza era responsavel para com o governo, como tambem o presidente da direcção reconhecia dever ser.

compagnie anglaise et c'est là, que nous sachions, le seul contrat conclu entre la compagnie concessionnaire et celle chargée de la construction.

Nous ne chercherons pas à savoir si les clauses de ce contrat furent observées, car, ainsi que le disait le président de la direction portugaise, c'est là une affaire dans laquelle les deux compagnies seules sont réciproquement engagées; mais nous verrons dans les chapitres suivants comment la construction fut faite, et de quelle façon furent exécutées les conditions de la concession, parce que dans ces questions, la compagnie portugaise, ainsi que l'a également reconnu le président de sa direction, était seule responsable vis-à-vis du gouvernement portugais.

D. Combien représentaient les actions à la suite de ce tripotage? — *R.* 126 francs, je pense.

D. Combien de travaux l'entrepreneur a-t-il faits pour ces actions? — *R.* Il a fait toute la ligne.

D. Mais quelle était la valeur de l'ouvrage réellement exécuté, relativement à celle des actions? — *R.* Je pense 126 francs pour 252 francs.

D. D'après le certificat de l'ingénieur? — *R.* Oui; et si on vendait maintenant les actions, on n'en aurait pas plus de 75 francs.

D. Et ces *Lloyd's bonds* sont-ils encore en circulation? — *R.* Oui.

D. Portent-ils intérêts? — *R.* Oui, 5 pour cent.

D. Ils ont des coupons comme s'ils étaient émis avec la sanction du parlement? — *R.* Oui.

D. Qui doit payer toutes les dépenses qui se font en ce moment devant le parlement? — *R.* La compagnie aura à les payer.

D. D'où doit provenir l'argent? — *R.* Nous demandons, en ce moment, l'autorisation de nous le procurer.

D. Dois-je regarder cette ligne comme étant tout à fait indépendante, ou comme une ligne placée sous les auspices du *Midland?* — *R.* Elle est parfaitement indépendante. Nous sommes même fiers de notre indépendance.

D. Entre quelles mains se trouvent ces actions? — *R.* Il y a une bonne liste d'actionnaires.

D. Avez-vous pris des arrangements avec le *Midland* pour l'exploitation de votre ligne? — *R.* Il y a, à cet effet, un arrangement autorisé et confirmé par le parlement moyennant 5 pour cent des recettes. Nous avons une très-bonne liste d'actionnaires, je peux la faire voir.

D. Quelqu'un des actionnaires a-t-il payé quelque chose à la compagnie? — *R.* On achète les actions à l'entrepreneur, et on devient ainsi actionnaire.

D. Avez-vous la liste des actionnaires ici? — *R.* Elle est au bureau.

D. Vous dites qu'il n'a été rien perçu pour les actions? — *R.* L'entrepreneur les vend, et l'acquéreur devient actionnaire.

CAPITULO VII

Da construcção do caminho de ferro até o começo da sua exploração provisoria

(Julho de 1886 a janeiro de 1888)

SUMMARIO

O governo ordena a entrega dos trabalhos á companhia, segundo instrucções de 19 de março de 1887.—A entrega verificou-se em 17 de maio seguinte.—Considerações sobre o modo como o engenheiro do governo se desempenhou da commissão na direcção dos trabalhos.—Estes comprehenderam a primeira secção da linha, segundo uma variante que se adoptou ao traçado de 1879.—O ponto de junecção d'esse traçado com o de 1882.—Informações officiaes sobre o modo como a companhia atacou e desenvolveu os trabalhos.—Officio do engenheiro Araujo em 10 de junho de 1887.—As informações do engenheiro Machado em seus officios de 2 e 26 de agosto e 29 de setembro.—Condições especiaes em que se encontrava o engenheiro Machado quanto a este caminho de ferro, de que fôra o principal e mais enthusiasta propugnador.—As suas informações em officio de 27 de outubro.—Mallogro das esperanças que nutria quanto á rapida conclusão da linha.—As questões sobre a ultima secção e sobre as tarifas.—Suas conferencias com os engenheiros da companhia.—Estabelecem-se tarifas absurdas e prohibitivas.—A construcção da ultima secção successivamente adiada.—O officio da companhia em 29 de outubro.—Resposta do ministro em 7 de novembro.—Trocam-se novos officios entre a companhia e o ministro em 14 e 17 de novembro.—Concede-se uma prorogação de tres mezes por portaria de 19 de novembro.—Pedidos para ser auctorisada a exploração da parte construida.—Termos em que foram deferidos e sob que reservas.—Inauguração da exploração provisoria em 14 de dezembro de 1887.—Officios do engenheiro Machado e do governador de Moçambique sobre este assumpto, em 21 de dezembro de 1887.—Os commentarios do publico sobre o exaggero das tarifas.—Os pedidos da companhia no seu officio de 20 de janeiro de 1888.—A resposta do ministro em officio de 31 do mesmo mez.

CHAPITRE VII

Construction du chemin de fer jusqu'à son ouverture provisoire à l'exploitation

(Juillet 1886 à janvier 1888)

SOMMAIRE

Le gouvernement ordonne la remise des travaux à la compagnie suivant les instructions du 19 mars 1887.—La remise a eu lieu le 17 mai suivant.—Considérations sur la manière dont l'ingénieur du gouvernement s'est acquité de sa commission dans la direction des travaux.—Ceux-ci ont compris la première section de la ligne d'après une variante introduite dans le tracé de 1879.—Point de jonction de ce tracé avec celui de 1882.—Renseignements officiels sur la manière dont la compagnie a attaqué et poussé les travaux.—Dépêche de l'ingénieur Araujo du 10 juin 1887.—Renseignements de l'ingénieur Machado dans ses dépêches du 2 et du 26 août, et du 29 septembre.—Conditions spéciales où se trouvait l'ingénieur Machado par rapport à ce chemin de fer dont il a été le principal et le plus passionné défenseur.—Ses renseignements par la dépêches du 27 octobre.—Son désappointement quant au prompt achèvement de la ligne.—Les questions sur les tarifs et sur la dernière section.—Ses conférences avec les ingénieurs de la compagnie.—Il a été établi des tarifs absurdes et prohibitifs.—La construction de la dernière section successivement ajournée.—Lettre de la compagnie du 29 octobre.—Réponse du ministre le 7 novembre.—De nouvelles lettres sont échangées entre la compagnie et le ministre le 14 et le 17 novembre.—Une prorogation de trois mois est accordée par arrêté du 19 novembre.—Demande pour que l'on autorise l'exploitation de la partie construite.—Conditions dans lesquelles on l'a accordée, et sous quelle réserve.—Inauguration de l'exploitation provisoire, le 14 décembre 1887.—Dépêches du 21 décembre 1887 de l'ingénieur Machado et du gouverneur de Moçambique à ce sujet.—Remarques du public sur les prix excessifs des tarifs.—Les demandes de la compagnie dans sa lettre du 20 janvier 1888.—La réponse du ministre par dépêche du 31 du même mois.

CAPITULO VII

Da construcção do caminho de ferro até o começo da sua exploração provisoria

(Julho de 1886 a janeiro de 1888)

Apenas recebida a participação official, de que a companhia se achava habilitada a construir o caminho de ferro, nos termos do contrato de 14 de dezembro de 1883, o ministro da marinha fez expedir immediatamente para Lourenço Marques as ordens e instrucções convenientes, a fim de se proceder á medição, liquidação e entrega dos trabalhos até então feitos por conta do governo.

As instrucções têem a data de 19 de março de 1887 [1], mas a entrega dos trabalhos só veiu a verificar-se em 17 de maio seguinte [2].

Os trabalhos do governo tinham sido limitados á primeira secção da linha, n'uma extensão de cerca de 10 kilometros. Comprehendiam a parte do primeiro traçado estudado em 1879 pelo engenheiro Machado, que elle considerou commum ao segundo traçado [3].

As instrucções que o engenheiro Araujo tinha recebido em 17 de abril de 1886, quanto á execução dos trabalhos [4], ordenavam-lhe o estudo de uma variante, desde a origem até ao kilometro 3,600, bem como o restabelecimento do antigo traçado desde este ponto até á encosta direita do Infulene.

[1] Serie I, n.º 3-A.
[2] Serie I, n.º 7-A.
[3] Serie B, n.º 2, pag. 21.
[4] Serie F, n.º 17.

CHAPITRE VII

Construction du chemin de fer jusqu'à son ouverture provisoire à l'exploitation

(Juillet 1886 à janvier 1888)

Aussitôt que la compagnie lui annonça officiellement qu'elle se trouvait en mesure de construire le chemin de fer, aux termes de la concession du 14 décembre 1883, le ministre de la marine ordonna d'expédier immédiatement à Lourenço Marques les ordres et les instructions nécessaires pour qu'on procédât au mesurage, à la liquidation et à la remise des travaux effectués jusqu'alors pour le compte du gouvernement.

Ces instructions portent la date du 19 mars 1887 [1], mais la remise des travaux n'eut lieu que le 17 mai suivant [2].

Les travaux du gouvernement avaient été limités à la première section de la ligne, sur une étendue d'environ 10 kilomètres, et comprenaient la première partie du tracé étudié en 1879 par l'ingénieur Machado, partie que celui-ci avait considérée comme commune aux deux tracés [3].

Les instructions reçues le 17 avril 1886 par l'ingénieur Araujo, relativement aux travaux à exécuter [4], lui prescrivaient l'étude d'une variante depuis l'origine jusqu'au kilomètre 3,600, ainsi que l'établissement de l'ancien tracé depuis ce point jusqu'au versant droit de l'Infulène.

[1] Série I, nº 3-A.
[2] Série I, nº 7-A.
[3] Série B, nº 2, pag. 21.
[4] Série F, nº 17.

Do modo como elle se houve no levantamento da variante, das rasões que o levaram a prolongal-a até o kilometro 10, e das difficuldades que encontrou para a ligação com o novo traçado do engenheiro Machado, deu elle minuciosa conta nos officios colleccionados sob n.° 1 da serie I. Por esses officios se conhece tambem o desenvolvimento que os trabalhos foram tendo, bem como os acontecimentos que por essa occasião se íam dando no Transvaal e nas colonias inglezas, a proposito do caminho de ferro de Lourenço Marques.

O engenheiro Araujo não perdia ensejo de informar o governo sobre as circumstancias d'este momentoso assumpto, sobre a necessidade de se activarem os trabalhos e sobre os perigos que os interesses portuguezes estavam correndo, pela concorrencia rival, cada vez mais imminente, das linhas ferreas e dos portos inglezes.

A situação tinha chegado ao momento critico em que já não eram permittidas hesitações: ou dar-se grande desenvolvimento aos trabalhos, acabando-se de vez com condescendencias e contemporisações para com a companhia concessionaria, ou obrigar esta ao cumprimento immediato das suas obrigações, para que, sem interrupção e nos prasos devidos, se continuassem e concluissem os trabalhos iniciados pelo governo.

O engenheiro Araujo desempenhou-se d'esta commissão com grande acerto e proficiencia, merecendo o louvor do governo, o applauso dos interesses locaes e a plena acquiescencia dos engenheiros da companhia, quando se procedeu á entrega das obras. As circumstancias locaes, quanto a facilidade de braços, eram então excepcionalmente propicias para a execução de trabalhos d'esta ordem, como o continuaram sendo durante todo o anno de 1887. Por esse motivo e pela boa ordem que soube manter nos serviços, o custo total dos trabalhos feitos e de outras verbas de despeza,

Dans les dépêches collectionnées sous le n° 1 de la série I, l'ingénieur Araujo rendit minutieusement compte de la façon dont il opéra le levé de la variante, des motifs qui l'obligèrent à la prolonger jusqu'au kilomètre 10, et des difficultés qu'il éprouva pour son raccordement avec le nouveau tracé de l'ingénieur Machado. Ces mêmes dépêches permettent de constater le développement que les travaux acquirent, et les événements qui, à cette occasion, se déroulèrent au Transvaal et dans les colonies anglaises à propos du chemin de fer de Lourenço Marques.

L'ingénieur Araujo ne perdait pas l'occasion de renseigner le gouvernement portugais sur les phases où entrait cette importante question, sur la nécessité d'activer les travaux et sur les dangers encourus par les intérêts portugais, par suite de la concurrence rivale, de plus en plus menaçante, des lignes ferrées et des ports anglais.

La situation était arrivée à ce moment critique où les hésitations ne sont plus permises : il fallait, de deux choses l'une, ou imprimer une grande impulsion aux travaux, et en finir une bonne fois avec les condescendances et les atermoiements envers la compagnie concessionnaire, ou bien mettre cette dernière en demeure d'exécuter immédiatement ses engagements afin que les travaux commencés par le gouvernement pussent se poursuivre et être terminés, sans interruption d'aucune sorte, et dans les délais convenus.

L'ingénieur Araujo s'acquitta de cette mission avec un tact et une habileté remarquables, qui lui méritèrent les éloges du gouvernement, les applaudissement des gens que l'entreprise intéressait et l'approbation des ingénieurs de la compagnie, lorsqu'on procéda à la livraison des travaux. Les conditions locales, au point de vue de la facilité d'obtenir des bras, étaient alors exceptionnellement propices pour l'exécution des ouvrages de cette nature, et elles continuèrent à l'être pendant toute l'année 1887. Pour cette raison, et grâce au bon ordre que l'ingénieur Araujo sut

que a companhia teve de pagar ao governo, regulou por cerca de 71:000$000 réis, o que é despeza limitada, se se tiver em vista que esses trabalhos comprehenderam cerca de 10 kilometros e estavam com grande avanço ao tempo da entrega, como se póde ver á face do respectivo perfil longitudinal [1].

A variante d'esta primeira secção, como se conhece da planta e perfil da linha construida [2], afastou-se principalmente do traçado approvado, na origem d'este em Lourenço Marques, substituindo-o por um traçado marginal, que offerecia a grande vantagem de concorrer para o saneamento da cidade pelo aterramento de um pantano. A partir do kilometro 3, os dois traçados, depois de se cruzarem, seguem quasi parallelamente, até o ponto em que se julgou restabelecido o traçado anterior, isto é, até o ponto em que o engenheiro Machado começou o novo traçado em direcção ao Incomati.

Suppomos, depois da reflectida comparação de todas as plantas e perfis relativos a estes traçados, que houve equivoco na referencia ao ponto do primitivo traçado pelo Umbeluse em que se começou o estudo do traçado pelo Incomati. Esse ponto é determinado pelo engenheiro Machado no kilometro 10 do traçado primitivo, e nós suppomos que a referencia justa devia ser ao kilometro 8. Assim se conciliariam melhor as plantas do projecto approvado e da linha construida, que de outro modo se não podem juxtapor ou ajustar com exactidão; e assim tambem se explicaria a differença de quasi 2 kilometros na marcação das duas plantas, divergencia que em alguns casos causa embaraço para a devida intelligencia dos documentos.

Os engenheiros da companhia começaram os trabalhos logo apoz a entrega dos que haviam sido feitos por conta do governo; e desenvolveram tanta energia e actividade,

[1] Serie U, n.º 8.
[2] Serie U, n.ºs 7 e 10.

maintenir dans l'organisation de ses services, le coût total des travaux effectués et des autres branches de dépense que la compagnie eut à payer au gouvernement, ne fut que d'environ 71:000$000 réis, chiffre modéré si on tient compte que ces travaux comprenaient environ 10 kilomètres de la voie, et qu'ils étaient déjà très avancés au moment de leur livraison, comme cela resulte du profil longitudinal [1].

La variante de cette première section, ainsi qu'on le reconnaît sur le plan et le profil de la ligne construite [2] s'est surtout écartée du tracé approuvé aux abords de Lourenço Marques; on l'a remplacé par un tracé riverain, offrant l'avantage de contribuer à l'assainissement de la ville en comblant un marais qui l'avoisinait. A partir du kilomètre 3, les deux tracés, après leur bifurcation, sont presque parallèles jusqu'au point où l'on a cru pouvoir reprendre le tracé antérieur, c'est-à-dire jusqu'à l'endroit où l'ingénieur Machado a commencé le nouveau tracé en le dirigeant vers l'Incomati.

En confrontant attentivement tous les plans et profils de ces tracés, nous supposons qu'il a dû se glisser une erreur dans la fixation du point de raccordement avec le tracé primitif par l'Umbeluse, où fut commencée l'étude du tracé par l'Incomati. Ce point est déterminée par l'ingénieur Machado au kilomètre 10 du tracé primitif, et nous pensons que le point exact de jonction devrait se trouver au kilomètre 8. Cette hypothèse permettrait de mieux rapporter le plan du projet approuvé à celui de la ligne construite, car autrement on ne saurait les juxtaposer avec exactitude. On s'expliquerait aussi, par là, beaucoup mieux la différence de près de deux kilomètres dans la démarcation des deux plans, différence qui, dans quelques cas, peut nuire à l'intelligence des documents.

Les ingénieurs de la compagnie concessionnaire commencèrent les travaux immédiatement après la livraison de ceux qui avaient été faits pour le compte du gou-

[1] Série U, nº 8.
[2] Série U, nºs 7 et 10.

que as primeiras informações chegadas a Lisboa, umas, do engenheiro Araujo em data de 10 de junho, e outras, do engenheiro Machado em datas de 2 e 26 de agosto, eram verdadeiramente auspiciosas.

O engenheiro Araujo dizia que a companhia estava desenvolvendo a maxima actividade na descarga dos materiaes, na piquetagem do traçado da segunda secção, no assentamento provisorio da via; tendo começado já a contrucção do aterro no valle do Infulene, e havendo sido inaugurada no dia 2 de junho a primeira locomotiva[1].

As informações do engenheiro Machado eram ainda mais animadoras. Nas de 2 de agosto dizia que o assentamento da via chegava já ao kilometro 27, o replanteio do traçado ía em kilometro 65 e os aterros e escavações prolongavam-se até kilometro 50.

Perto de 3:000 pretos e 350 brancos estavam empregados nos trabalhos. O assentamento da via avançava na rasão de 800 metros por dia. Os perfis tranversaes eram mais amplos do que os limites do contrato, e os rails de maior peso do que o exigido. A companhia ía seguindo, com insignificantes alterações, o traçado approvado; e os engenheiros, tanto o representante da companhia, mr. Rumball, como o empreiteiro geral, sir Thomas Tancred, mostravam as melhores disposições de acceder a todas as indicações da fiscalisação. Em summa, todos os trabalhos se íam executando com muita actividade, mestria e liberalidade, parecendo até que a economia nas despezas do primeiro estabelecimento não era o que mais preoccupava os constructores[2].

O officio de 26 de agosto, muito mais resumido e laconico, não desdizia do anterior. Os trabalhos proseguiam com muita actividade, occupando-se n'elles 5:000 operarios proximamente; a linha estava as-

[1] Serie I, n.º 7, pag. 28.
[2] Serie J, n.º 1.

vernement portugais. Ils y apportèrent tant d'énergie et d'activité que les premières nouvelles arrivées à Lisbonne, les unes émanant de l'ingénieur Araujo, en date du 10 juin, les autres de l'ingénieur Machado, en date des 2 et 26 août, permettaient d'en concevoir les meilleurs espérances.

L'ingénieur Araujo disait que la compagnie apportait la plus grande activité au déchargement des matériaux, au piquetage du tracé de la deuxième section et à la pose provisoire de la voie, ajoutant que la construction du remblai dans la vallée d'Infulène était commencée et que le passage de la première locomotive avait été inauguré le 2 juin[1].

Les renseignements fournis par l'ingénieur Machado étaient encore plus encourageants. Dans sa dépêche du 2 août, il annonçait que la pose de la voie atteignait déjà le kilomètre 27, que le piquetage du tracé était au kilomètre 65 et que les remblais et les excavations se prolongeaient jusqu'au kilomètre 50.

Environ 3:000 nègres et 350 blancs se trouvaient occupés dans les travaux. La pose de la voie avançait de 800 mètres par jour. Les profils en travers dépassaient les minima fixés par la concession et les rails étaient d'un poids supérieur à celui exigé. La compagnie se conformait au tracé approuvé avec d'insignifiantes modifications. Les ingénieurs, aussi bien mr. Rumball, le représentant de la compagnie, que sir Thomas Tancred, entrepreneur général, témoignaient les meilleures dispositions d'agréer toutes les indications données par le contrôle. En somme tous les travaux s'exécutaient avec beaucoup d'activité, de libéralité et de savoir faire, et il semblait même que les entrepreneurs ne se préoccupaient pas trop d'économies dans les dépenses de premier établissement[2].

La dépêche du 26 août de l'ingénieur Machado, beaucoup plus résumée et laconique, ne contredisait pas la précédente. Les travaux, disait-il, se poursuivaient avec entrain et près de 5:000 ouvriers y

[1] Série I, nº 7, pag. 28.
[2] Série J, nº 1.

sente até o kilometro 38; os movimentos de terra estendiam-se até o kilometro 67; o replanteio do traçado tinha terminado, e estavam em construcção as primeiras seis pontes: a da valla collectora em Lourenço Marques, a da Mahea, a do Infulene e as das ribeiras Samori, Matumane e Matolla[1].

A informação seguinte é de 29 de setembro[2].

«Os trabalhos proseguem ainda com muita actividade; o assentamento da via está em kilometro 59, e os movimentos de terra estão quasi concluidos até kilometro 80. Sobre as pontes citadas no officio anterior já passam os comboios, e tinha já começado a montagem da ponte Chicongene, a mais importante da linha.»

Parecia que tudo ía pelo melhor, tanto da parte dos engenheiros constructores como da parte do engenheiro fiscal. Se aquelles mostravam actividade e boa disposição, o engenheiro Machado nem lhes regateava louvores, nem os incommodava com observações ou exigencias de uma fiscalisação apertada. Ao contrario d'isso, a fiscalisação procurou ser um auxiliar da construcção, não lhe levantando embaraços e chegando ao ponto de interpor o seu valimento junto do governo do Transvaal, para se obter a cedencia de 5:000 travessas, que existiam armazenadas em Lourenço Marques de conta d'aquelle governo.

Duas rasões concorriam, principalmente, para esta benevola attitude do engenheiro Machado.

De tantos propugnadores que havia a favor d'este caminho de ferro, nenhum talvez se poderia dizer mais sinceramente empenhado na sua realisação do que este engenheiro. Era elle que desde 1879 trabalhára quasi incessantemente a favor d'este emprehendimento, propondo e estudando todos os traçados que desde então se levantaram, percorrendo umas poucas de vezes

[1] Serie J, n.º 2.
[2] Serie J, n.º 3.

étaient occupés. La ligne était posée jusqu'au kilomètre 38. Les mouvements de terre s'étendaient jusqu'au kilomètre 67, le piquetage du tracé se trouvait terminé, et les six premiers ponts étaient en construction, savoir: celui sur le conduit collecteur de Lourenço Marques et ceux de Mahea, de l'Infulène et des rivières Samori, Matumane et Matolla[1].

L'information ci-après est datée du 29 septembre[2].

«Les travaux continuent à être poussés avec activité; la pose de la voie arrive au kilomètre 59, et les mouvements de terre sont presqu'achevés jusqu'au kilomètre 80. Les trains passent déjà sur les ponts cités dans la dépêche précédente, et le montage du pont Chicongène, le plus important de la ligne, est commencé.»

Tout semblait donc aller pour le mieux, aussi bien de la part des ingénieurs constructeurs que de celle de l'ingénieur du contrôle. Si les constructeurs faisaient preuve d'entrain et de bonnes dispositions, l'ingénieur Machado ne leur ménageait pas les éloges, et leur épargnait les observations et les exigences d'une surveillance sévère. L'action du contrôle avait plutôt pris le caractère d'un auxiliaire de la construction. Loin de leur créer des embarras, elle aida souvent les entrepreneurs et interposa même son influence auprès du gouvernement du Transvaal pour obtenir la cession de cinq mille traverses que ce gouvernement possédait en dépôt à Lourenço Marques.

Deux motifs concouraient surtout à faire prendre cette attitude condescendante par l'ingénieur Machado.

De tous les défenseurs du chemin de fer africain, nul n'avait pris plus sincèrement à cœur sa construction, que cet ingénieur. C'était lui qui, depuis 1879, travaillait presqu'incessamment à la réussite de l'entreprise, en proposant et étudiant tous les tracés dont les plans furent levés depuis. Il parcourut à plusieurs reprises le territoire de la république transvaalienne

[1] Série J, nº 2.
[2] Série J, nº 3.

o territorio da republica, estudando-lhe as condições sociaes e economicas, avivando os sentimentos de amisade entre os dois paizes, e tornando-se o apostolo fervoroso da ligação ferro-viaria entre Pretoria e Lourenço Marques. O seu nome era conhecido e respeitado no Transvaal, tanto como em Portugal; e os seus trabalhos e memorias eram citados e consultados como os de maior auctoridade no assumpto.

As tristes vicissitudes por que passára a concessão portugueza tinham-lhe causado o natural desgosto de quem via compromettidos o trabalho e as aspirações de tantos annos, e apontámos já as occasiões em que officialmente elle procurou intervir com o seu conselho, ou para impulsionar a empreza ou para obstar aos planos dilatorios do concessionario, em quem elle desde o o principio não confiou.

Comprehende-se perfeitamente o intimo regosijo que elle deveria ter, quando vê a final proceder-se aos trabalhos com actividade e largueza, e quando, como fiscal, tem de tratar com engenheiros distinctos, como Rumball e Tancred, que se mostravam tão interessados na realisação do caminho de ferro que elle projectára e traçára.

Quando, porém, não houvesse estas razões de justa deferencia para com os constructores, a fiscalisação ficára de facto desarmada pelo n.° 1.° da portaria de 24 de maio de 1884[1], que lhe negou todo o effeito suspensivo sobre o andamento dos trabalhos.

As informações do engenheiro Machado, todavia, accusavam já duas ligeiras sombras no limpido horisonte da execução do contrato. Por um lado, os dois engenheiros Rumball e Tancred mostraram-se surprehendidos com a apresentação dos planos da ultima secção, pois que o contrato da empreitada tomada pelo engenheiro Tancred apenas abrangia, segundo elle dizia, a extensão do projecto approvado pela portaria

[1] Serie F, n.° 2.

et en observa les conditions sociales et économiques. Il raviva les sentiments d'amitié entre les deux pays, se montrant toujours l'apôtre fervent de la liaison de Pretoria avec Lourenço Marques par une ligne de chemin de fer. Son nom au Transvaal était aussi connu et respecté qu'en Portugal. Ses travaux et ses mémoires étaient cités et consultés comme des documents faisant autorité dans la question.

Les tristes vicissitudes que traversa la concession de la ligne portugaise lui avaient causé un chagrin profond, parce qu'il y voyait ses aspirations de tant d'années et ses efforts compromis. Nous avons déjà indiqué les occasions où l'ingénieur Machado chercha à intervenir par ses bons conseils pour encourager l'entreprise et contrebalancer les atermoyements du concessionnaire, qui, dès le début, ne lui avait pas inspiré de confiance.

On comprend donc, sans peine, la joie qu'il devait éprouver quand il vit procéder activement et avec largesse à l'exécution de cette ligne, et qu'il eut, comme ingénieur du contrôle, à s'entendre avec des ingénieurs distingués, tels que Rumball et Tancred, qui avaient montré tant d'intérêt pour l'exécution du chemin de fer par lui projeté et tracé.

Quand bien même ces motifs de juste déférence envers les constructeurs n'eussent pas existé, le contrôle du gouvernement portugais se trouvait, par le fait, désarmé, en vertu du n.° 1 de l'arrêté ministériel du 24 mai 1884[1], qui lui avait retiré toute faculté de pouvoir suspendre la marche des travaux.

Les informations de l'ingénieur Machado laissaient toutefois poindre deux nuages dans cet horizon jusqu'alors si limpide. D'un côté les ingénieurs Rumball et Tancred se montrèrent surpris de la présentation des plans de la dernière section, vu que le contrat d'entreprise à la charge de l'ingénieur Tancred ne comprenait, à son avis, que l'extension du projet approuvé par l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884.

[1] Série F, n° 2.

de 30 de outubro de 1884. Por outro lado, o engenheiro Machado informava no officio de 2 de agosto, que sabia quanto o governo do Transvaal estava desgostoso com o proceder da empreza portugueza, por esta se ter negado a um accordo de tarifas com a companhia concessionaria da linha do Transvaal.

Os defeitos de construcção, como mais tarde vieram a revelar-se, seriam uma falta mais desculpavel, se n'este momento as cousas se tivessem levado por fórma a desvanecer todas as justas apprehensões do Transvaal, e a promover que os trabalhos d'essa linha seguissem immediatamente os da linha portugueza. Este era o ponto culminante a attender, porque d'elle dependia o futuro e a prosperidade da empreza portugueza, e n'elle se resumiam todas as aspirações dos interesses politicos, economicos e coloniaes, ligados a este caminho de ferro.

No officio de 2 de agosto, o engenheiro Machado affirma que os srs. Rumball e Tancred, tendo telegraphado para Londres ácerca da construcção da ultima secção, tinham recebido resposta favoravel, que os auctorisava a construir toda a linha até á fronteira. E porque a esse tempo estava elle já encarregado da definitiva fixação da linha da fronteira, para o que se havia combinado um encontro de delegados dos dois paizes em local proprio, o sr. Machado expõe tambem n'esse officio o projecto que tinha em mente, de fazer passar a fronteira a meio Incomati, onde estava projectada a ponte, de modo a conseguir-se o melhor e mais conveniente *terminus* para a linha portugueza. Resultaria d'ahi a construcção de mais um kilometro de via e o encargo de meia ponte para a empreza portugueza, mas as vantagens eram taes que os srs. Rumball e Tancred estavam de accordo em que n'esse sentido se procurasse tratar com o Transvaal, sendo que a opposição d'este era a unica difficuldade que se receiava.

D'un autre côté, l'ingénieur Machado, dans sa dépêche du 2 août, déclarait que le gouvernement du Transvaal était mécontent de la conduite de l'entreprise portugaise, parce qu'elle avait refusé de faire un accord de tarifs avec la compagnie concessionnaire de la ligne du Transvaal.

Les défauts de construction révélés par la suite auraient pu être plus excusables si les choses, à ce moment, avaient été conduites de manière à dissiper les appréhensions du Transvaal et à faire espérer que les travaux de sa ligne pourraient suivre immédiatement ceux de la ligne portugaise. C'était là le point essentiel qu'il ne fallait pas perdre de vue, car l'avenir et la prospérité de l'entreprise portugaise en dépendaient, et ce point résumait en outre toutes les aspirations des intérêts politiques, économiques et coloniaux rattachés à ce chemin de fer.

Dans la dépêche du 2 août, l'ingénieur Machado affirme que mrs. Rumball et Tancred, ayant télégraphié à Londres, touchant la construction de la dernière section, avaient reçu une réponse favorable qui les autorisait à terminer toute la ligne jusqu'à la frontière. A cette époque, mr. Machado avait déjà été chargé de la fixation définitive de la ligne de frontière, et une entrevue avait été combinée sur les lieux mêmes entre des délégués portugais et tranvaaliens. C'est pourquoi mr. Machado saisit l'occasion de sa dépêche précitée pour y exposer aussi le projet qu'il nourrit de faire passer la ligne de frontière au milieu de l'Incomati, à l'endroit où le pont avait été projeté, ce qui déterminait pour la ligne portugaise le *terminus* le plus convenable. Il résultait de là, il est vrai, la construction d'un kilomètre de voie en plus, et la charge pour l'entreprise portugaise d'avoir à supporter la moitié de la construction du pont, mais les avantages résultant de l'exécution de ce projot étaient tellement manifestes que mrs. Rumball et Tancred étaient d'accord pour traiter la question dans ce sens avec le Transvaal, l'opposition de ce dernier étant le seul motif qui pût faire renoncer à la réalisation de cette idée.

O officio de 29 de setembro termina pela noticia de ter chegado a Lourenço Marques o futuro director da exploração, o sr. Philip Knee, o qual desde logo concordou na conveniencia da fronteira projectada, e quanto a tarifas assegurava a maior moderação, dizendo ter instrucções para fazer todas as possiveis reducções no tocante a transporte de material para a linha do Transvaal.

Não podia a perspectiva ser mais lisonjeira, em vista das palavras e das intenções manifestadas por parte dos agentes da companhia.

O officio seguinte é de 27 de outubro e foi recebido em Lisboa a 25 de novembro [1]. A perspectiva é já muito outra, a todos os respeitos, e o engenheiro Machado não encobre o seu desapontamento quanto aos dois pontos essenciaes, a ultima secção e as tarifas.

Na ultima secção, diz elle, nada ha feito alem do traçado e da limpeza do mato. A companhia, segundo lhe disse o sr. Knee, reconhece a obrigação de a construir; mas o empreiteiro, ao contrario das informações anteriores, aguarda ainda ordens para atacar os trabalhos, e suppõe que estes não se verificarão antes de março ou abril de 1888. Este adiamento é inconveniente para a companhia, que não póde tirar partido do caminho de ferro, e para o governo pela má impressão que ha de produzir nos paizes vizinhos a suspensão dos trabalhos.

Nem se comprehende, continúa dizendo, que depois de tanto avanço com applauso de todos se suspenda a obra e se perca assim a confiança publica, que tanto custou a captar. De mais a mais, trabalhadores e empreiteiros para obras d'esta natureza todos os dias se estão offerecendo, não obstante estar proxima a epocha das chuvas. Tudo isto ponderou aos representantes da companhia, os quaes mostraram comprehender o

[1] Serie J, n.° 4

La dépêche du 29 septembre se termine par la nouvelle de l'arrivée à Lourenço Marques de mr. Philip Knee, futur directeur de l'exploitation, lequel reconnut immédiatement les avantages de la frontière projetée et promit des tarifs très modérés en déclarant qu'il avait les instructions necessaires pour accorder toutes les réductions possibles au transport du matériel pour la ligne du Transvall.

La perspective ne pouvait donc être plus favorable, s'il fallait en croire les paroles et les intentions manifestées par les agents de la compagnie.

Malheureusent dans la dépêche suivante de l'ingénieur Machado, datée du 27 octobre et reçue à Lisbonne le 25 novembre[1], l'horizon se rembrunit. Mr. Machado n'y cache point son désappointement amené par l'absence de solution des deux points essentiels, la dernière section de la ligne et l'accord des tarifs.

En ce qui concerne la dernière section, dit-il, il n'y a rien de fait en dehors du tracé et du déboisement des forêts. La compagnie, au dire de mr. Knee, reconnaît l'obligation de la construire, mais l'entrepreneur, contrairement aux informations antérieures, attend encore des ordres pour commencer les travaux et pense que leur mise en exécution ne pourra avoir lieu avant les mois de mars ou d'avril 1888. Cet ajournement est préjudiciable à la compagnie, qui ne peut retirer de sa ligne tout le parti convenable, et au gouvernement portugais, par suite de la fâcheuse impression que la suspension des travaux ne manquera pas de produire dans les pays voisins.

Après avoir poussé la construction de la ligne, dit-il encore, avec tant d'activité, au grand applaudissement de tous, on est réellement surpris de voir succéder une inaction semblable amenant la perte de la confiance publique qui a tant coûté à acquérir. Pendant ce temps, les ouvriers et les entrepreneurs de chemins de fer accouraient de tous côtés pour demander de l'ouvrage, malgré l'approche de la saison des

[1] Série J n° 4.

valor das rasões apresentadas e prometteram pedir auctorisação telegraphica para o proseguimento dos trabalhos.

O estado d'estes, até o kilometro 80, era negativamente o seguinte: faltava o assentamento da via desde o kilometro 66; faltavam as casas de guarda desde o kilometro 57; faltava a ballastragem de toda a linha e a marcação; faltavam as estações intermedias e a conclusão da de Lourenço Marques com suas officinas; faltava tambem a vedação da linha, pelo menos no primeiro kilometro; e sobretudo, faltavam muitas pontes, algumas importantes: Bandanine, Movene, Itanculo, Unquanhene, Sucutuine, Enchavane, Chirundella e a ponte-caes em Lourenço Marques.

O que era a importancia d'estas ultimas obras de arte, sobre linhas de agua que de pequenas ribeiras se convertiam em caudalosas torrentes na estação das chuvas, não fazia a companhia idéa exacta; e, apesar de tanto tempo decorrido sobre a concessão, não procurára obter as convenientes informações locaes. Os invernos de 1888 e 1889 virão demonstrar a lastimavel precipitação com que se procedeu á construcção n'este ponto essencial.

Pelo que toca a tarifas, as intenções da companhia eram o avesso das promessas e esperanças que tinha feito e dado em setembro o futuro director da exploração: «Espantosamente elevadas e mais proprias, diz o engenheiro Machado, para afastar, do que para attrahir, o trafico sobre o porto de Lourenço Marques». Basta dizer que se adoptou como base o preço do transporte em carretas. Assim, feitas as reducções, a tarifa da tonelada metrica por kilometro viria a ser de 276 réis, quando no Natal estava sendo de pouco mais de 51 réis e quando, n'aquelle anno, o preço das carretas, entre o caes do Tembe e o Kraal do rei Umbandine, tinha correspondido a 240 réis, por tonelada e por kilometro. E esta tarifa era para as partidas não inferiores a 3 toneladas inglezas; porque, para

pluies. Toutes ces considérations furent présentées par mr. Machado aux représentants de la compagnie, qui parurent en comprendre la valeur et promirent de demander l'autorisation télégraphique pour la reprise des travaux.

L'état de ces derniers jusqu'au kilomètre 80 présentait les lacunes suivantes; il manquait: la pose de la voie à partir du kilomètre 66; les maisons de garde à partir du kilomètre 57; le ballastage de toute la ligne et la démarcation; les gares intermédiaires et l'achèvement de celle de Lourenço Marques avec ses ateliers; la clotûre de la ligne, au moins dans le premier kilomètre; et, surtout, un grand nombre de ponts, dont plusieurs très importants, comme Bandanine, Movène, Itanculo, Umquanhène, Sucutuine, Enchavana, Chirundelle et le pont d'embarquement à Lourenço Marques.

L'importance de ces derniers ouvrages d'art, à construire sur de petits cours d'eau que la saison des pluies transformait en torrents impétueux, n'a pas été dûment considérée lors de la construction. La compagnie, malgré la longue période écoulée depuis la concession, n'avait pas cherché à obtenir d'informations locales à ce sujet. Les hivers de 1888 et 1889 démontreront la regrettable précipitation qui a présidé à cette partie essentielle de la construction.

En ce qui touche les tarifs, les intentions de la compagnie étaient précisément le contraire des promesses faites en septembre par le futur directeur de l'exploitation et des espérances qu'il avait laissé entrevoir. Les prix de ces tarifs sont extraordinairement élevés, dit l'ingénieur Machado, et plus propres à éloigner qu'à attirer le trafic au port de Lourenço Marques. Il suffit de dire que la base fut le prix des transports en charrettes. Ainsi, toutes réductions faites, le prix de la tonne métrique par kilomètre s'élevait à 276 réis, alors qu'au Natal il ne s'élevait guère qu'à 51 réis, et que le prix du transport en charrettes, entre le quai du Tembe et le Kraal du roi Umbandine, était fixé, la même année, à 240 réis la tonne kilométrique. Encore le tarif du chemin de fer ne s'appliquait-il qu'aux expédi-

menores quantidades, era ainda mais elevada a tarifa para mercadorias geraes; e nas especiaes o transporte seria ainda mais caro, succedendo que por um cavallo, entre as estações terminaes, se fixava £ 7 para preço de transporte, quando o custo d'estes animaes regulava entre £ 17 e 25[1].

O sr. Knee devia bem comprehender que taes tarifas eram absurdas; a unica resposta que dava aos argumentos do engenheiro fiscal era, que os seus directores não lhe consentiam a adopção de taxas mais diminutas. Porque e para que, quando agora mais do que nunca convinha á empreza captar as sympathias publicas e fazer calar todos os interesses adversos?

O engenheiro portuguez sabia que taes tarifas não se podiam sustentar; mas, nas vesperas de ir tratar com o Transvaal a questão da fronteira, já se limitava a pedir ao representante da companhia, que, pelo menos, não divulgasse por agora semelhantes preços; tanto mais que na opinião d'elle fiscal não era conveniente abrir a linha á exploração antes de março de 1888, por não valer a pena a exploração parcial.

Outras eram, porém, as intenções da companhia por essa mesma epocha de fins de outubro.

Em 29 d'esse mez, a direcção da companhia portugueza, tendo recebido de Londres um telegramma da companhia ingleza, em que se lhe participava que o governador de Moçambique abria a linha á exploração no 1.° de novembro, remettia esse telegramma ao ministro da marinha, deprehendendo do seu conteúdo que a linha parecia estar completa; mas pedindo, caso assim não fosse e para não se saír da legalidade, que o praso do contrato, a expirar no dia seguinte, lhe fosse prorogado por quinze dias. Provavelmente a companhia não teria que utilisar-se d'essa prorogação, mas dava-lhe tempo para aguardar informações mais seguras[2].

[1] Serie J, pag. 11.
[2] Serie J, n.° 5.

tions supérieures à 3 tonnes anglaises. Le tarif général pour des poids moindres était encore plus élevé; et quant aux tarifs spéciaux, leur prix était inabordable, car le transport d'un cheval, par exemple, entre les stations terminus, revenait à £ 7, alors que l'achat de ces animaux coûtait entre £ 17 et 25 [1].

Mr. Knee devait bien comprendre que de pareils tarifs étaient absurdes, mais la seule réponse qu'il opposait aux arguments de l'ingénieur du gouvernement était que ses directeurs ne lui permettaient pas d'adopter des taxes plus réduites. Pourquoi et dans quel but, lorsque c'était plus que jamais l'occasion pour l'entreprise de s'attirer les sympathies du public et d'imposer silence aux intérêts contraires?

L'ingénieur portugais savait bien que ces tarifs ne pouvaient être maintenus, et, à la veille d'entamer des négociations avec le Transvaal sur la question de la frontière, il demandait au représentant de la compagnie de ne pas divulguer ces prix, pour le moment, d'autant plus que son opinion, à lui, comme contrôleur, était de ne pas ouvrir la ligne à l'exploitation avant mars 1888, l'exploitation partielle ne valant pas la peine de s'effectuer d'ici-là.

Mais à cette même époque (fin octobre) les intentions de la compagnie étaient différentes.

Le 29 octobre, la direction de la compagnie portugaise, ayant reçu de Londres un télégramme de la compagnie anglaise lui faisant part que le gouverneur de Moçambique ouvrirait la ligne à l'exploitation le 1er novembre, renvoyait ce télégramme au ministre de la marine, déduisant de son contenu que la ligne paraissait être terminée, mais demandant, au cas où elle ne le serait point et dans le but de ne pas sortir de la légalité, que le délai concesssionnel, qui expirait le lendemain, fût prorogé pour quinze jours. La compagnie, disait elle, n'utiliserait probablement pas cette prorogation, mais en tout cas, cela lui donnerai le temps de recevoir des informations plus précises [2].

[1] Série J, pag. 11.
[2] Série I, n° 5.

O effeito que nos causa este officio, depois de analysarmos o que por esse tempo se passava em Lourenço Marques, é mais pungente do que o deve ter sido para o ministro e do que, porventura, estava na intenção da companhia produzir.

Acabâmos de ver o que falta para a conclusão da linha, na parte em construcção; sabemos as conversas que o engenheiro Machado tem tido com os engenheiros da companhia quanto á ultima secção; registámos a opinião d'elle quanto á inconveniencia de uma exploração parcial e provisoria; lemos a promessa que lhe fizeram os engenheiros e o representante da companhia, quanto ao pedido de auctorisação telegraphica para proseguirem os trabalhos na ultima secção; sabemos tudo isto, e é n'este momento que a companhia ingleza diz saber, sem dizer por quem nem como, que o governador de Moçambique vae abrir a linha, como se fosse negocio da sua competencia, e que a companhia portugueza, sem mais indagações, que aliás devêra ter, porque ella é que é a responsavel pelo cumprimento do seu contrato, se dirige ao ministro pressurosamente, não para lhe pedir licença para a abertura da linha, como é expresso no artigo 48.º da concessão, mas para lhe dar a grata nova de que a linha se vae abrir, e para levar o amor da legalidade até o ponto de se querer premunir com uma prorogação de quinze dias, para o caso das suas informações não serem absolutamente exactas!

O ministro respondeu directamente a este officio, referindo-se exclusivamente ao pedido da prorogação do praso, e declarando que o governo não tinha duvida em conceder uma prorogação rasoavel, attendendo ao estado do adiantamento das obras. O praso de quinze dias, dizia elle, era manifestamente insufficiente, visto que nada se havia feito na ultima secção, a respeito da qual

Cette communication de la compagnie portugaise nous semble presque dérisoire, après avoir analysé ce qui se passait alors à Lourenço Marques. Le ministre n'en a peut-être pas compris toute la portée, si même elle ne dépassa pas le but que la compagnie s'était proposé d'atteindre.

Nous venons de voir ce qui manquait pour l'achèvement de la ligne dans la partie en construction; nous avons connaissance des entretiens de l'ingénieur Machado avec les ingénieurs de la compagnie relativement à la dernière section; nous avons enregistré son opinion quant à l'inopportunité d'une exploitation partielle et provisoire; nous avons pris note de la promesse des ingénieurs et du représentant de la compagnie relative à la demande par dépêche télégraphique de l'autorisation de procéder aux travaux sur la dernière section; nous savons tout cela, et c'est ce moment que la compagnie anglaise choisit pour déclarer qu'elle vient d'apprendre, sans dire par qui ni comment, que le gouverneur de Moçambique va ouvrir la ligne à l'exploitation, comme si cette délibération était de la compétence du gouverneur. C'est à cette occasion que la compagnie portugaise, sans prendre d'autres renseignements, comme elle aurait dû le faire, étant seule responsable de l'exécution de la concession, s'empresse de s'adresser au ministre, non point pour lui demander l'autorisation d'ouvrir la ligne, suivant les termes de l'article 38 du contrat, mais pour lui annoncer, en toute simplicité, que la ligne va être ouverte à l'exploitation; et la compagnie portugaise porte si loin l'amour de la légalité, qu'elle prend la précaution de solliciter une prorogation de quinze jours pour le cas où les informations obtenues ne seraient pas absolument exactes!

Le ministre répondit directement à la lettre ci-dessus de la compagnie portugaise en se référant exclusivement à la demande de prorogation du délai, et déclarant que le gouvernement portugais était disposé à obtempérer à une prorogation raisonnable, vu l'état avancé des travaux. Le délai de quinze jours était toutefois, ajoutait-il, insuffisant, puisque rien n'était encore fait

nem sequer se tinha apresentado o projecto, como dispunha a portaria de 30 de outubro de 1884. Faltavam, alem d'isso, trabalhos importantes na parte construida. A companhia, portanto, que indicasse o praso indispensavel para a conclusão de toda a linha, de modo a saber-se com certeza quando deveria começar a exploração regular do caminho de ferro [1].

Este officio deu logar á primeira escaramuça official sobre a questão da ultima secção. A companhia respondeu em 14 de novembro, pedindo uma prorogação de tres mezes, não para a conclusão dos trabalhos, porque faltam apenas obras secundarias, mas para se desfazer o equivoco em que se labora quanto á ultima secção [2]!

Em que consiste esse equivoco? Do officio não se deduz que o ponto duvidoso seja a obrigação da companhia quanto á construcção da ultima secção; ao contrario: a companhia reconhece ter a obrigação de levar o caminho de ferro até á fronteira, e com muita rasão reclama o cumprimento d'essa obrigação como direito proprio da empreza. O que para ella é duvidoso é a extensão da ultima secção, a qual, emquanto não estiver fixado o ponto da fronteira, tanto póde ser de 90 como de 900 metros. Na falta de fixação d'aquelle ponto está a rasão da demora por parte da companhia; e esta surprehende-se que a extensão a construir possa ser de 9 kilometros, quando n'um dos traçados, cujo conjuncto constitue os estudos approvados pelo governo, se lê a designação de «fronteira» sobre o kilometro 82.

Como a companhia allegava que as suas informações eram deficientes quanto a ponto

[1] Serie J, n.º 6.
[2] Serie J, n.º 7.

dans la dernière section, dont le projet n'avait pas même été présenté, en dépit des dispositions de l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884. Il restait en outre à compléter des travaux importants dans la partie construite. La compagnie était donc invitée à indiquer le délai quelle jugerait indispensable pour l'achèvement de toute la ligne, de manière qu'on pût fixer, en toute certitude, l'époque à laquelle commencerait l'exploitation régulière du chemin de fer [1].

Cette dépêche occasionna la première escarmouche officielle sur la question de la dernière section. La compagnie répondit, le 14 novembre, demandant une prorogation de trois mois, non pas tant, dit-elle, pour achever les travaux, dont il ne restait à faire que quelques parties secondaires, que pour détruire tout malentendu qui eût pu se produire touchant cette dernière partie de la ligne [2]!

En quoi consiste ce malentendu? La lettre précitée ne permet pas de déduire que le point douteux fût celui de l'obligation où était la compagnie de construire la dernière section. La compagnie, au contraire, reconnaît qu'elle s'est engagée à pousser le chemin de fer jusqu'à la frontière, et réclame à juste raison l'accomplissement de cette obligation comme un droit de l'entreprise. Le point douteux pour la compagnie est l'extension de cette dernière section, qui peut être aussi bien de 90 que de 900 mètres, tant que la ligne frontière n'aura pas été déterminée. La cause du retard apporté par la compagnie à l'achèvement du chemin de fer réside dans l'absence de fixation de cette ligne de frontière, et la compagnie s'étonne que l'extension du tronçon à construire puisse être de 9 kilomètres, lorsque dans l'un des tracés, dont l'ensemble constitue les études approuvées par le gouvernement, ont lit la désignation de «frontière» au kilomètre 82.

Comme la compagnie alléguait que les renseignements obtenus au sujet de ce point

[1] Série J, nº 6.
[2] Série J, nº 7.

tão essencial, o ministro apressa-se em fazer saber á companhia que o projecto da ultima secção, elaborado pelo engenheiro Machado, segundo os estudos a que procedeu em 1883, e n'uma extensão de 8:927^{m},60, entre as terras de Legoco e a fronteira, existia n'aquella secretaria d'estado, sendo a essa secção que se referia a portaria de 30 de outubro de 1884. Acrescentava tambem que a demarcação pratica da fronteira não podia alterar essencialmente esse ante-projecto, que tinha sido elaborado de accordo com a linha fronteiriça determinada pelo tratado de 1869 [1].

Se se attender a que o presidente da direcção da companhia era então o mesmo cavalheiro, que, como ministro, fizera a concessão de 14 de dezembro de 1883, ha de convir-se que esta reminiscencia dos factos passados quasi se devêra ter por desnecessaria. Effectivamente fôra a esse ministro que se dirigíra o officio de 20 de setembro de 1883, por parte do engenheiro Machado, dando-lhe informações sobre a ultima secção, e fôra o mesmo ministro que, dias antes de assignar a concessão, mandára responder áquelle officio [2].

Foi, pois, na intelligencia do que devêra ser tão claro para a direcção da companhia, que o governo, por portaria de 19 de novembro, concedeu a prorogação do praso para a conclusão da linha e demais obras, por tres mezes, que haviam de terminar em 31 de janeiro de 1888 [3].

O que havia, porém, de verdade quanto ao telegramma em que se annunciava a abertura official da linha para o 1.º de novembro, e que deu logar a toda esta correspondencia, em que a final se pede e se concede uma prorogação de tres mezes para a conclusão da linha?

Que a noticia não podia ser verdadeira, basta ver a informação do officio de 27 de outubro; mas as informações subsequentes, expressas em telegrammas e confirmadas

[1] Serie J, n.º 8.
[2] Serie S, n.º 5.
[3] Serie J, n.º 9.

essentiel étaient incomplets, le ministre s'empressa de faire savoir à la compagnie que le projet de la dernière section élaboré par l'ingénieur Machado, d'après les études qu'il avait faites en 1883, avec une extension de 8:927^{m},60 entre les territoires de Legoco et la frontière, existait au secrétariat de son département, et que l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884 se référait à cette section. Le ministre ajoutait encore que la délimitation pratique de la frontière ne pouvait pas modifier d'une manière essentielle cet avant-projet, élaboré en vue de la démarcation de la frontière résultant du traité de 1869 [1].

Si l'on tient compte que le président de la direction de la compagnie, à cette époque, était justement le même ministre qui avait accordé la concession du 14 décembre 1883, on doit convenir que ce rappel des faits passés devenait presque inutile. C'était en effet à ce même ministre que l'ingénieur Machado, dans la dépêche du 20 septembre 1883, avait fourni des renseignements au sujet de la dernière section, et c'était encore lui qui, quelques jours avant la signature de la concession, avait fait répondre à cet dépêche [2].

C'est par suite de ces considérations, qui devaient être bien connues, que le gouvernement, par arrêté ministériel du 19 novembre, accorda la prorogation du délai de trois mois pour la conclusion de la ligne et autres ouvrages, délai qui devait prendre fin le 31 janvier 1888 [3].

Qu'y avait-il donc de vrai dans le télégramme annonçant l'ouverture officielle de la ligne pour le 1er novembre, origine de toute cette correspondance, qui se résume à demander et à obtenir une prorogation de trois mois pour l'achèvement de la gne?

Pour s'assurer que la nouvelle était denuée de fondement, il suffit de lire la dépêche du 27 octobre; mais les informations télégraphiques subséquentes confirmées par

[1] Série J, nº 8.
[2] Série S, nº 5.
[3] Série J, nº 9.

pela fiscalisação no officio de 24 de novembro[1], esclarecem muito melhor o caso. Diz-se ahi:

«Parece que por motivos financeiros a companhia precisa que se saiba na Europa estar o caminho de ferro de Lourenço Marques aberto á exploração.»

Esse fim conseguia-se, ainda que a exploração fosse parcial e a titulo provisorio. Em 9 de novembro, portanto, limitou-se o agente da companhia, como se informa no citado officio, a pedir auctorisação para abrir provisoriamente a linha ao trafico publico até á ribeira Movene (kilometro 67,5). O engenheiro Machado respondeu com o telegramma que recebêra do ministro em 10, auctorisando a exploração provisoria sem prejuizo dos direitos do estado pelo não acabamento da linha. A resalva d'estes direitos não agradou, e os agentes da companhia pediram então ao engenheiro Machado que lhes passasse um certificado de que a companhia tinha cumprido o seu contrato e que todos os trabalhos estavam completos.

«Recusei terminantemente, diz o sr. Machado, e mais uma vez declarei que o governo considerava a ultima secção de 9 kilometros como fazendo parte integrante do contrato.»

Voltaram de novo os interessados, pedindo que se lhes consentisse a abertura provisoria da linha para 10 de dezembro e até o kilometro 80,5 que era a parte construida.

A fiscalisação accedeu ao pedido nos termos do seguinte telegramma ministerial:

«Concedida exploração provisoria com expressa reserva que nem a abertura linha nem inauguração official prejudicam direito governo obrigar companhia a construir ultima secção e demais obras faltarem para complemento trabalhos[2].»

Vê-se, pois, que a idéa de uma inauguração official no 1.º de novembro não teve fundamento algum serio, porque nem houve pretensão n'esse sentido, nem o estado da linha o permittia. Asseverava-se que era o

[1] Serie J, n.º 11.

[2] Serie J, n.º 10, pag. 20.

le contrôle dans sa dépêche du 24 novembre[1], éclaircissent mieux la question. Il est, dit dans ce document:

«La compagnie, paraît-il, a besoin, pour des motifs financiers, que l'on sache en Europe que le chemin de fer de Lourenço Marques est ouvert à l'exploitation».

Ce but n'en était pas moins atteint avec une exploitation partielle et provisoire. Donc, le 9 novembre, l'agent de la compagnie se borna à solliciter l'autorisation d'ouvrir provisoirement la ligne au trafic public jusqu'à la rivière Movène (kilomètre 67,5.) L'ingénieur Machado répondit à cette demande par le télégramme reçu le 10 du ministre, autorisant l'exploitation provisoire, sans préjudice des droits de l'état, vu que la ligne se trouvait inachevée. La réserve de ces droits déplut aux agents de la compagnie qui demandèrent à l'ingénieur Machado de leur délivrer un certificat établissant que la compagnie avait tenu les engagements de sa concession et que tous les travaux étaient terminés:

«J'ai refusé formellement, dit mr. Machado, et, une fois de plus, j'ai déclaré que le gouvernement regardait la dernière section de 9 kilomètres comme faisant partie intégrante du contrat.»

Les intéressés revinrent à la charge, demandant qu'il leur fût permis d'inaugurer provisoirement le chemin de fer, le 10 décembre, jusqu'au kilomètre 80,5 limite de la partie construite.

Le contrôle déféra à cette requête dans les termes du télégramme ministériel suivant:

«Accordé exploitation provisoire avec réserve expresse que ni ouverture ligne, ni inauguration officielle ne nuisent droit gouvernement obliger compagnie construire dernière section et ouvrages manquant pour achèvement travaux[2].»

On voit donc qu'il n'avait jamais été question d'une inauguration officielle de la ligne pour le 1er novembre. Aucune prétention ne s'était manifestée dans ce sens, et d'ailleurs l'état du chemin ne permettait

[1] Série J, nº 11.

[2] Série J, nº 10, pag. 20.

governador geral de Moçambique que tinha fixado aquella data para a inauguração; e d'aqui se concluia que a linha tinha sido dada por prompta e acabada, e o contrato por cumprido. Foi effectivamente aquelle superior funccionario da provincia que presidiu á inauguração em 14 de dezembro, facto de que deu conta ao ministro em 21 d'esse mez [1]. Dispensando-se de relatar as condições provisorias da linha, por saber que o engenheiro Machado as tinha referido minuciosamente, o governador insistia, como este, na necessidade do prolongamento immediato até á fronteira e condemnava com igual convicção o exorbitante exaggero das tarifas.

Insistimos sobre a falta de fundamento com que se appellou para o telegramma dos directores de Londres, porque a companhia portugueza, ou antes a direcção d'ella em Lisboa, vae usar varias vezes de expediente analogo como escudo contra as reclamações ou indicações do governo. Apressou-se em dar noticia d'aquelle telegramma, e não diz uma palavra a respeito da inauguração aprasada para dezembro. Quanto a esta, invertem-se os papeis: é o ministro que participa á companhia os termos em que lhe foi pedida e os termos em que a permittiu, aproveitando tambem a occasião para fazer saber á companhia que os primeiros 7 kilometros da ultima secção estão completamente ao abrigo de qualquer alteração, podendo afoutamente proceder-se aos trabalhos [2].

O engenheiro Machado participou tambem ao governo como corrêra a ceremonia da inauguração [3]. Alem de umas informações sobre a questão com o Transvaal para a fixação da fronteira, a que teremos de nos referir n'outro capitulo, contém este officio

pas de l'ouvrir à cette époque. On assurait que c'était le gouverneur général de Moçambique qui avait fixé lui-même cette date, et cela servait de prétexte pour conclure que la ligne était considérée comme achevée et la concession exécutée. Ce fut en effet ce fonctionnaire supérieur de la province qui présida l'inauguration du 14 décembre, acte dont il rendit compte au ministre dans sa dépêche du 21 du même mois [1]. Tout en se dispensant d'exposer l'état provisoire de la ligne, qu'il savait avoir été minutieusement décrit par l'ingénieur Machado, le gouverneur insiste, comme ce dernier, sur la nécessité du prolongement immédiat jusqu'à la frontière, et condamne, avec une égale conviction, l'exagération exorbitante du prix des tarifs.

Nous insistons sur le défaut de fondement avec lequel on a invoqué le télégramme précité des directeurs de Londres, parce que la compagnie portugaise, ou, pour mieux dire, sa direction de Lisbonne, usa à plusieurs reprises d'un stratagème analogue comme bouclier pour se défendre contre les réclamations et les observations du gouvernement. Elle s'empressa de communiquer le télégramme susdit au ministre, sans dire un mot à propos de l'inauguration arrêtée pour le mois de décembre. A ce propos les rôles s'intervertissent. C'est le ministre qui indique à la compagnie les termes dans lesquels cette inauguration lui a été demandée et ceux sous lesquels il l'a permise; et le ministre profite de l'occasion pour informer la compagnie que les sept premiers kilomètres de la dernière section sont complètement à l'abri de toute modification, et qu'elle peut sans crainte procéder aux travaux sur cette partie de la ligne [2].

L'ingénieur Machado rendit également compte au gouvernement de la façon dont la cérémonie de l'inauguration avait eu lieu [3]. Cette dépêche, en dehors de quelques renseignements qu'elle fournit au sujet de la fixation de la frontière avec le Trans-

[1] Serie J, n.° 13.
[2] Serie J, n.° 10.
[3] Serie J, n.° 12.

[1] Série J. n° 13.
[2] Série J, n° 10.
[3] Série J, n° 12.

um periodo sobre a exaggeração das tarifas, para que chamâmos a attenção. Diz o seguinte:

«A linha não tem trafico sensivel, tanto por não vencer ainda os montes que separam da fronteira o seu actual *terminus*, como pelos elevadissimos preços de transporte que a companhia exige. Os commentarios do publico sobre as tarifas são vehementes; pensa-se e diz-se que a companhia é paga para impedir que o trafico de mercadorias e passageiros se desenvolva entre este porto e o interior. Tal idéa é, porém, uma interpretação imaginaria e absurda dos factos que se estão passando, e de que o publico não tem explicação clara. Eu não cesso de discutir este ponto com mr. Knee; já consegui que não fosse exigido o augmento de 75 por cento ás mercadorias de peso inferior a 3 toneladas.»

Na sua boa fé e com a lealdade do seu caracter, o engenheiro Machado qualifica de imaginaria e absurda a interpretação do publico sobre factos de que não tem clara explicação. Dois mezes mais tarde, em 16 de fevereiro de 1888, a mesma idéa, sob outra fórma mais comprehensivel, passa do dominio das conjecturas imaginarias ou phantasiosas para o das negociações effectivas e dignas de credito. Dizia elle n'essa data[1]:

«Não posso deixar de instar com v. ex.ª sobre a necessidade urgente da adopção do regulamento para a exploração e fiscalisação do caminho de ferro.

«Segundo informações dignas de credito, os governos do Natal e Cabo encetaram negociações com a companhia do caminho de ferro de Lourenço Marques para o effeito de comprarem esta linha, isto é, para adquirirem todas as acções da companhia e obrigações emittidas. Se isto for verdade e vier a realisar-se, a linha de Pretoria aos Libombos não será construida e as duas

[1] Serie J, n.º 17.

vaal, question dont nous aurons à reparler dans un autre chapitre, contient la phrase suivante, qui mérite toute attention, à propos de l'élévation exagérée du prix des tarifs:

«La ligne n'a pas encore de trafic sensible, soit parce qu'elle ne va pas encore au delà des montagnes qui séparent son terminus actuel de la frontière, soit à cause des prix énormes de transport que la compagnie exige. Les commentaires du public sur les tarifs sont violents; on pense et l'on dit que la compagnie est payée pour empêcher que le transport des marchandises et des voyageurs ne prenne l'extension de ce port vers l'intérieur. Cependant cette idée est une interprétation imaginaire et absurde des faits qui se passent et dont le public n'a pas une explication claire. Je ne cesse de discuter ce point avec mr. Knee; j'ai déjà obtenu qu'on n'exigeât pas l'augmentation de 75 pour cent sur les marchandises d'un poids inférieur à 3 tonnes.»

Dans sa bonne foi et dans la loyauté de son noble caractère, l'ingénieur Machado taxe d'imaginaire et d'absurde l'interprétation du public sur des faits dont il ne possède pas l'explication claire. Deux mois plus tard, le 16 février 1888, la même idée, sous une autre forme plus compréhensible, passe du domaine des conjectures imaginaires et fantastiques à celui des négociations effectives et dignes de crédit. A cette date l'ingénieur Machado disait ce qui suit[1]:

«Je ne puis m'empêcher d'insister auprès de votre excellence sur la nécessité urgente de l'adoption du règlement pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer.

«D'après des informations dignes de foi, les gouvernements du Natal et du Cap ont entamé des négociations avec la compagnie du chemin de fer de Lourenço Marques ayant pour objet d'acheter cette ligne, c'est-à-dire d'acquérir toutes les actions et toutes les obligations émises de cette compagnie. Si la chose est vraie et qu'elle se réalise, la ligne de Pretoria aux Libom-

[1] Série J, nº 17.

colonias inglezas continuarão a gosar da vantagem de serem o interposto exclusivo de todo o commercio do interior.

«De todos os projectos imaginados pelos politicos inglezes das colonias do Cabo e Natal e pelo partido inglez do Transvaal, para suspenderem o desenvolvimento de Lourenço Marques e inutilisarem as vantagens do seu porto e da sua posição geographica, é este o que me parece mais pratico e simples de realisar.

«Todos estes perigos são o resultado da antiga teimosia da companhia chamada portugueza, que até hoje se tem negado a uma rasoavel convenção de tarifas com a companhia concessionaria da linha do Transvaal.

«Asseguram-me que a construcção da tal linha não começará sem esta questão capital estar perfeitamente resolvida e definida.»

Os commentarios do publico sobre o exaggero das tarifas não eram, portanto, tão desarrazoados como parecêra á primeira vista. Receber dinheiro para evitar o desenvolvimento do trafico, ou negociar a venda da empreza com quem não tem outro fim senão o de lhe annullar os effeitos, são cousas pouco diversas na significação moral e no alcance material.

Acreditâmos, comtudo, que a direcção da companhia portugueza era estranha a negociações d'esta natureza, não obstante o que se diz nos periodos acima transcriptos. A maior parte das acções estavam em poder da companhia ingleza; e, segundo o artigo 66.º dos estatutos d'esta companhia, a commissão consultiva é quem tinha voz activa nas assembléas geraes da companhia portugueza, e quem podia exercer influencia decisiva sobre a fixação das tarifas. Com essa commissão consultiva, verdadeira excrescencia na administração da companhia ingleza, é que as negociações podiam ter sido entaboladas, independentemente de qualquer intervenção das direcções das duas companhias, sem conhecimento d'ellas, e até a despeito das suas vontades ou resolu-

bos ne sera pas construite et les deux colonies anglaises continueront à jouir de l'avantage d'être l'unique entrepôt de tout le commerce de l'intérieur.

«De tous les projets imaginés par les politiciens anglais des colonies du Cap et du Natal et par le parti anglais du Transvaal, pour arrêter le développement de Lourenço Marques et rendre inutiles les avantages de son port et de sa position géographique, c'est là celui qui me paraît le plus pratique et le plus facile à réaliser.

«Tous ces dangers proviennent de l'entêtement qui date de loin de la compagnie appelée portugaise, qui, jusqu'à présent, s'est refusée à un accord raisonnable au sujet des tarifs avec la compagnie concessionnaire de la ligne du Transvaal.

«On m'assure que la construction de cette ligne ne sera pas commencée avant que cette question capitale ne soit parfaitement résolue et définie.»

Les commentaires du public sur l'élévation du prix des tarifs n'étaient, pourtant, pas si déraisonnables qu'ils en avaient l'air au premier abord. Etre payée pour empêcher le développement du trafic, ou négocier la vente de l'entreprise avec ceux qui n'ont d'autre but que d'en annuler les effets, sont des manières d'agir peu différentes quant à leur signification morale et à leur portée matérielle.

Nous voulons bien croire néanmoins que la direction de la compagnie portugaise était étrangère à de semblables négociations, nonobstant ce que disent les documents transcrits ci-dessus. La majeure partie des actions se trouvaient entre les mains de la compagnie anglaise, et suivant l'article 66 des statuts de cette compagnie, c'est le comité consultatif qui pouvait se faire représenter aux assemblées générales de la compagnie portugaise, de même que lui seul avait qualité pour fixer les tarifs. C'est avec ce comité consultatif, véritable parasite dans l'administration de la compagnie anglaise, que les négociations ont pu être entamées, indépendamment de toute intervention des directions des deux compagnies, en dépit même de leur vo-

ções, quando consultadas. A tudo se prestava o famoso artigo 66.º!

O facto é, que os acontecimentos iam correndo de feição para os adversarios da linha portugueza.

Estava a terminar a prorogação concedida para a conclusão da linha, quando a companhia se dirigiu novamente ao governo [1].

Começa por declarar, que a prorogação teve unicamente por fim habilitar a direcção de Lisboa a poder apreciar a questão da ultima secção, esquecendo-se de que a inauguração teve logar mez e meio depois de findo o praso do contrato, e de que foi concedida e acceita a titulo de provisoria e de parcial.

Ao cabo de tres mezes de meditação sobre o assumpto, a direcção vem declarar ao governo: 1.º, que lhe não é possivel apresentar o projecto da ultima secção sem que esteja fixado de modo definitivo e preciso a linha de fronteira; 2.º, que do governo depende, portanto, o poder a companhia encetar os trabalhos da ultima secção; 3.º, que a companhia cumpriu rigorosamente o seu contrato até onde lhe era possivel cumpril-o; 4.º, que isto mesmo se deve declarar em documento emanado do governo.

O ministro respondeu tão delicadamente e em tom tão conciliador, que a companhia rejubilou com uma resposta que não lhe impunha preceito certo nem comminatorio de novo praso. Dizia-se, em resumo [2]:

«Pendem negociações diplomaticas para a fixação da fronteira, porque nós propomos uma e o Transvaal pretende outra. Se quizessemos acceitar esta, era negocio findo; mas o interesse portuguez e o da compa-

[1] Serie J, n.º 14.
[2] Serie J, n.º 15.

lonté ou de leurs résolutions, en admettant même qu'on les eût consultées. Le fameux article 66 se prêtait à tous les subterfuges.

Ce qui est certain, c'est que les événements se passaient au gré des adversaires de la ligne portugaise.

Le délai de prorogation consenti pour l'achèvement de la ligne allait être périmé, lorsque la compagnie s'adressa de nouveau au gouvernement [1].

Elle commença par lui déclarer que cette prorogation avait eu uniquement pour but de mettre la direction de Lisbonne à même de pouvoir apprécier l'affaire relative à la dernière section, sans songer que l'inauguration avait eu lieu un mois et demi après l'expiration du délai fixé à l'article 40 de la concession, et que l'ouverture de la ligne avait été consentie à titre provisoire et partiel.

Au bout de trois mois de méditation à ce sujet, la direction de la compagnie vient déclarer au gouvernement: 1°, qu'il lui est impossible de soumettre le projet de la dernière section, sans que l'on ait fixé d'une manière définitive et précise la ligne de frontière; 2°, que c'est par conséquent du gouvernement portugais seul que dépend la possibilité pour la compagnie de commencer les travaux de ce dernier tronçon; 3°, que la compagnie a accompli rigoureusement les clauses de sa concession jusqu'au point où il lui avait été possible de le faire; 4°, que toutes ces considérations devront être mentionnées dans un document officiel émanant du gouvernement.

Le ministre répondit avec tant d'urbanité et en termes si conciliants, que la compagnie se réjouit d'une réponse où elle ne trouvait aucune fixation certaine et comminatoire d'un nouveau délai. Voici, en résumé, ce que disait le ministre [2]:

Des négociations diplomatiques sont pendantes au sujet de la fixation de la frontière, car nous en proposons une et le Transvaal en veut une autre. Si nous voulions accepter celle que le Transvaal dési-

[1] Série J, n° 14.
[2] Série J, n° 15.

nhia é que instemos pela nossa proposta. Para conseguir isto, seria muito conveniente que se reduzissem as actuaes tarifas, as quaes fizeram a mais deploravel impressão no Transvaal. O governo não contesta á companhia o direito de fixar livremente as tarifas; mas parece-lhe que ellas não devem ser estabelecidas para contrariar o prolongamento da linha portugueza para o interior, antes ao contrario. O governo não tem outro empenho senão de facilitar á companhia a execução do contrato; e quando a fronteira estiver delimitada, fixará um praso rasoavel para a conclusão da linha, continuando a usar de benevolencia para com a companhia. Tem, porém, o direito de esperar que a companhia corresponderá por sua parte, usando rasoavelmente das faculdades que lhe pertencem.

Por fim terminava-se com o seguinte periodo:

«Se o governo reconhece que a falta de fixação da fronteira constitue uma causa ponderosa para que a companhia não possa concluir a linha immediatamente, não é menos certo que, tendo as duas propostas de delimitação uma parte commum de cerca de 7 kilometros, como a companhia deve saber pelas informações dos seus representantes em Lourenço Marques, aos quaes o engenheiro Joaquim José Machado informou sobre este assumpto, fôra possivel e da maior conveniencia que se apresentasse desde já o projecto d'aquelle troço, sobre que não ha duvida, o que permittiria adiantar bastante os trabalhos de construcção e com mais brevidade a realisação completa da construcção da linha ferrea, com grande vantagem para o estado e para a propria companhia.»

Taes são os termos em que o ministro se dirige á companhia, na occasião em que, segundo o direito, podia rescindir o contrato, ou, pelo menos, fixar um praso improrogavel para o seu devido cumprimento.

re, la question serait terminée, mais les intérêts du Portugal et ceux de la compagnie nous commandent d'insister sur notre proposition. Pour obtenir qu'elle soit acceptée, il y aurait lieu de réduire les prix actuels des tarifs qui ont produit au Transvaal une impression déplorable. Le gouvernement ne conteste pas à la compagnie son droit de fixer librement les tarifs, mais il croit qu'ils ne doivent pas être établis de façon à contrarier le prolongement de la ligne portugaise vers l'intérieur, bien au contraire. Le gouvernement n'a d'autre désir que de faciliter à la compagnie l'exécution de sa concession, et lorsque la frontière sera délimitée, il fixera un délai raisonnable pour l'achèvement du chemin de fer, en ne se départissant pas de la bienveillance dont il a toujours usé envers la compagnie. Le gouvernement, toutefois, a le droit d'espérer que la compagnie saura répondre à cette bienveillance, en utilisant, de son côté, dans un but raisonnable et juste, les facilités qui lui ont été octroyées.

La dépêche ministérielle ensuite terminait comme suit:

«Si le gouvernement reconnaît que le défaut de fixation de frontière constitue un motif pondérable et sérieux pour que la compagnie ne puisse achever immédiatement la ligne, il n'est pas moins certain que les deux propositions de délimitation ayant une partie commune d'environ 7 kilomètres, ainsi que la compagnie doit le savoir par les informations de ses représentants à Lourenço Marques, que l'ingénieur Machado a renseignés à cet égard, il eut été possible, voire même très opportun, de soumissionner dès à présent le projet de ce tronçon, sur lequel il n'y a aucun doute. Cela permettrait d'avancer suffisamment les travaux de construction et de poursuivre plus rapidement l'exécution complète du chemin de fer, au grand avantage de l'état et de la compagnie elle même.»

Tels sont les termes dans lesquels le ministre s'adresse à la compagnie, dans une circonstance où il avait le droit de lui rétirer la concession ou tout au moins de lui fixer un délai *définitif* pour l'exécution de ses clauses.

Veremos nos capitulos seguintes as consequencias de tanta benevolencia, motivada, em parte, por anteriores condescendencias, e, n'outra parte, pelas apparencias enganadoras de uma construcção, rapida sim, mas superficial e provisoria.

Nous verrons dans les chapitres suivants quels furent les résultats de toute cette bienveillance, motivée d'un côté par les condescendances antérieures, et de l'autre par les apparences trompeuses d'une construction rapide, il est vrai, mais superficielle et provisoire.

CAPITULO VIII

Das relações com o governo do Transvaal, durante o periodo da construcção e da exploração provisoria da linha ferrea

SUMMARIO

Esboço da situação internacional da questão do caminho de ferro ao tempo da rehabilitação da companhia portugueza.—Telegrammas do ministro communicando este facto para Haya, Cabo e Pretoria.—Respostas que teve.—A nota de 22 de abril de 1887 do ministro do Transvaal.—Informações do consul portuguez em Pretoria.—A lucta dos interesses rivaes attingira o auge.—Representação que os habitantes de Lourenço Marques dirigiram ao governo em fins de 1886.—Insistencia do Transvaal por um accordo de tarifas.—O ministro dirige á companhia o officio de 31 de maio de 1887 sobre este assumpto.—Resposta da companhia em 6 de junho.—Considerações sobre essa resposta.—Impressões no Transvaal.—A questão da fronteira.—Como o engenheiro Machado se houve a esse respeito.—Conferencia com os delegados do Transvaal e correspondencia trocada com o consul portuguez e com o governo de Pretoria.—O mappa esboço que serviu de base a estas negociações.—A que se reduzia a questão da fronteira: duas linhas propostas contradictoriamente de parte a parte, e uma terceira indicada por Portugal como mais conveniente ás estações terminaes das duas linhas.—O ministro auctorisou o engenheiro Machado a poder acceitar a linha proposta pelo Transvaal.—O governo da republica ficou n'essa intelligencia, mas annuiu a que proseguissem as negociações quanto á proposta da fronteira amplificada.—Os officios de 14 de setembro e 29 de novembro de 1887 sobre este assumpto.—O governo portuguez podia ter feito então o que veiu a fazer um anno mais tarde.—Porque o não fez e a que propositos obedeceu.—Instrucções do ministro do Transvaal em 13 de janeiro de 1888.—Officios do secretario d'estado do Transvaal em 10 de março seguinte.—A nota do ministro Blockland em 12 de junho de 1888.—O que o ministro respondeu a esta nota e para Pretoria.—Replica e informações de 14 de julho de 1888.—Projecto de accordo de tarifas apresentado pelo Transvaal.—Pareceres officiaes sobre esse projecto.—Remessa d'elle em 5 de setembro á companhia.—As duas respostas da companhia em 20 d'esse mez e 12 de outubro.—A portaria de 24 d'este mez.—Officio da companhia em 26 pedindo esclarecimentos.—A portaria de 29 de outubro.—Officios da companhia em 6 e 30 de novembro.—Pareceres officiaes sobre o pedido da prorogação do praso.—Inducções sobre as verdadeiras causas d'esse pedido.—É desattendido por portaria de 27 de dezembro de 1888.

CHAPITRE VIII

Relations du Portugal avec le gouvernement du Transvaal pendant la période de la construction et de l'exploitation provisoire du chemin de fer

SOMMAIRE

Aperçu de la situation internationale de la question du chemin de fer lors de la réhabilitation de la compagnie portugaise.—Télégrammes du ministre donnant connaissance de ce fait à La Haye, au Cap et à Pretoria.—Réponses qui y ont été données.—La note du 22 avril 1887 du ministre du Transvaal.—Renseignements du consul portugais à Pretoria.—La lutte des intérêts rivaux est au plus fort.—Exposition que les habitants de Lourenço Marques adressèrent au gouvernement à la fin de 1886.—Insistance du Transvaal pour que l'on arrive à un accord sur la question des tarifs.—Le ministre adresse à la compagnie la dépêche du 31 mai 1887 sur cette question.—Réponse de la compagnie du 6 juin.—Considérations sur cette réponse.—Impressions au Transvaal.—La question de la frontière.—Manière d'agir de l'ingénieur Machado dans cette question.—Conférence avec les délégués du Transvaal, et correspondance échangée avec le consul du Portugal et le cabinet de Pretoria.—Le croquis qui a servi de base à ces négociations.—A quoi se réduisait la question de la frontière: deux lignes de limites proposées contradictoirement par les deux parties, et une troisième indiquée par le Portugal comme étant la plus convenable pour les stations terminus des deux voies ferrées.—Le ministre autorise l'ingénieur Machado à accepter la ligne proposée du Transvaal.—Le gouvernement de la république en prend connaissance et consent à ce que l'on poursuive les négociations sur la proposition d'une frontière plus large.—Les dépêches du 14 septembre et du 29 novembre 1887 à ce sujet.—Le gouvernement portugais aurait pu faire alors ce qu'il a fait un an plus tard.—Pourquoi il ne l'a pas fait et quelles idées l'on conduit.—Instructions du ministre du Transvaal le 13 janvier 1888.—Dépêches du secrétaire d'état du Transvaal du 10 mars suivant.—Note du ministre Blockland du 12 juin 1888.—Ce que le ministre a répondu à cette note et ce qu'il a fait dire à Pretoria.—Réplique et renseignements du 14 juillet 1888.—Projet d'accord sur les tarifs présenté par le Transvaal.—Avis officiels sur ce projet.—Envoi de celui-ci à la compagnie, le 5 septembre.—Les deux réponses de la compagnie le 20 du même mois et le 12 octobre.—L'arrêté du 24 de ce mois.—Lettre de la compagnie du 26, demandant des renseignements.—L'arrêté du 29 octobre.—Lettres de la compagnie du 6 et du 30 novembre.—Opinions officielles sur la demande de prorogation du délai.—Inductions sur les vrais motifs de cette demande.—Elle est refusée par l'arrêté du 27 décembre 1888.

CAPITULO VIII

Das relações com o governo do Transvaal, durante o periodo da construcção e da exploração provisoria da linha ferrea

As vicissitudes por que tinha passado e estava passando a concessão portugueza não eram de molde a facilitar as relações do governo portuguez com o do Transvaal.

Manifestára este, desde o principio, vivas apprehensões ácerca do primitivo concessionario, por suppor que não offerecia as necessarias garantias para o exacto cumprimento da concessão. A constituição da companhia portugueza não fôra bastante motivo para desvanecer essas apprehensões; e d'ahi resultaram todas as difficuldades e precauções que vimos darem-se e exigirem-se a proposito da convenção de 17 de maio de 1884.

A insistencia com que o governo da republica continuou sempre a manter as suas desconfianças contra a empreza portugueza, acaso poderá ter parecido, n'uma ou n'outra occasião, por demais hostil; mas os acontecimentos vieram, pouco a pouco, demonstrando que as previsões do Transvaal tinham fundamento solido, embora o governo portuguez o não conhecesse ou o não considerasse verosimil.

O adiamento da construcção por mais de dois annos, o mallogro de todas as operações tentadas pelo concessionario para a collocação das obrigações da companhia e das suas proprias acções, e todas as circumstancias que se deram até o inicio dos trabalhos por parte do governo, eram rasões

CHAPITRE VIII

Relations du Portugal avec le gouvernement du Transvaal pendant la période de la construction et de l'exploitation provisoire du chemin de fer

Les vicissitudes qu'avait déjà traversées et que traversait encore la concession portugaise n'étaient point de nature à faciliter les rapports entre le gouvernement portugais et celui du Transvaal.

Le gouvernement transvaalien avait manifesté, dès le commencement, des appréhensions sérieuses au sujet du concessionnaire primitif, qu'il ne croyait pas en situation de pouvoir fournir des garanties suffisantes pour la stricte exécution de ses engagements. La constitution de la compagnie portugaise n'avait pas suffi à faire disparaître ces appréhensions. C'est là ce qui occasionna les difficultés et les précautions prises à propos de la convention du 17 mai 1884.

L'insistance avec laquelle le gouvernement de la république transvaalienne continua à se méfier de l'entreprise portugaise a pu paraître, en certains cas, par trop hostile; mais les événements, peu à peu, se chargèrent de démontrer combien étaient fondées les prévisions pessimistes du Transvaal, quoique le gouvernement portugais ne semblât pas s'en apercevoir.

L'ajournement de la construction pendant plus de deux ans, l'insuccès de toutes les opérations tentées par le concessionnaire pour le placement de ses propres actions et des obligations de la compagnie, toutes les circonstances enfin qui se produisirent jusqu'au commencement des travaux par

sufficientes para se descrer da capacidade financeira da companhia.

A rasão capital, porém, que prepondorava no animo da republica contra a empreza portugueza, estava na convicção arreigada, que aquelle governo mantinha, de que o primitivo concessionario era quem punha e dispunha dos negocios da empreza, levado por considerações do proprio interesse, que não era o da companhia nem o dos dois governos. Os factos deram-lhe inteira rasão, porque vimos até que ponto chegou a influencia e o predominio do concessionario, quando, levantado o conflicto entre elle e a direcção portugueza da companhia, não duvidou fazer votar a retrocessão da concessão a seu favor.

Durante o periodo dos trabalhos por parte do governo, ainda o governo da republica nutriu esperanças de que as cousas tomariam outro caminho, rescindindo-se a concessão ou acabando-se de vez com a interferencia do coronel Mac-Murdo n'um assumpto que tão de perto interessava aos dois governos. Era essa a solução esperada e desejada pelo governo do Transvaal, como unico meio de se levar a effeito a construcção immediata do caminho de ferro nas suas duas secções internacionaes.

Foi, pois, com grande desapontamento, que o governo de Pretoria e o seu representante na Europa, o sr. Beelaerts van Blockland, receberam a noticia da rehabilitação da companhia portugueza e da constituição da companhia ingleza.

Todas as antigas apprehensões renasceram sob o influxo de tal nova, e sempre determinadas pela mesma preoccupação, de que o coronel Mac-Murdo continuaria, atrás d'essas companhias e á sombra das respectivas direcções, a ser o senhor e fautor dos destinos da empreza. Ao governo portuguez afiguravam-se de chimericas e desarrasoadas taes apprehensões, visto que

le gouvernement, étaient des motifs plus que suffisants pour se défier de la capacité financière de la compagnie.

Mais la raison déterminante qui forma l'opinion publique sur l'entreprise portugaise, était la conviction enracinée au Transvaal, que c'était le concessionnaire primitif qui disposait à son gré des affaires de l'entreprise, que celle-ci était par conséquent dirigée par des considérations d'intérêt personnel, étrangères à l'intérêt de la compagnie et à celui des deux gouvernements intéressés. Les faits se chargèrent encore de justifier cette conviction, et nous avons vu jusqu'où s'étendirent l'influence et l'action prédominante du concessionnaire, lorsque, en face du conflit suscité entre lui et la direction de la compagnie portugaise, il osa faire voter en sa propre faveur la rétrocession de la concession.

Pendant la période de l'exécution des travaux par le gouvernement, la république transvaalienne nourrit l'espoir que les choses prendraient une autre tournure. Elle espérait que la concession serait retirée et qu'on mettrait un terme à l'ingérence du colonel Mac-Murdo dans une question qui intéressait à un si haut point les deux gouvernements. C'était la solution attendue par le Transvaal comme le seul moyen qui permît d'effectuer la construction immédiate de la ligne ferrée dans ses deux sections internationales.

Ce fut donc avec un grand désappointement que le gouvernement de Pretoria et son représentant en Europe, mr. Belaerts van Blockland, apprirent la nouvelle de la réhabilitation de la compagnie portugaise et de la constitution de la compagnie anglaise.

Dès lors toutes les anciennes appréhensions se réveillèrent, dictées par la préoccupation constante que le colonel Mac-Murdo continuerait à être le maître des destinées de l'entreprise, retranché derrière les deux compagnies, à l'ombre des directions respectives. Le gouvernement portugais considérait ces craintes comme chimériques et dénuées de fondement, puisque

agora havia capital para a construcção, capital fornecido por terceiros, que haviam de zelar a sua applicação e promover a justa retribuição que os fins legitimos da empreza deixavam prever. Apesar d'isso, senão por isso, as apprehensões subsistiram e teremos de ver, não só que eram justificadas, mas tambem que as reservas e precauções do governo de Pretoria chegam a assumir um caracter por vezes irritante e incommodo para a acção conciliadora, desinteressada e leal do governo portuguez.

As relações internacionaes da questão vão d'esta feita girar sobre dois eixos que mal permittem antever a desejada conciliação. Por parte do Transvaal, exige-se um accordo de tarifas e das demais condições da futura exploração, como condição do prolongamento da linha ferrea no seu territorio. O governo portuguez reconhece a necessidade d'esse accordo e promette usar de toda a sua influencia junto da companhia portugueza para o alcançar; mas, antepondo a essa conveniencia a da conclusão immediata da linha até á fronteira, em termos de que a estação terminal ficasse convenientemente situada, é para este ponto que procura apressar as negociações com o Transvaal.

Todo o anno de 1887 e a maior parte do de 1888 se passam n'este embate de pretensões e negociações, sem que os dois governos consigam qualquer resultado pratico a bem da empreza commum, e antes ao contrario, vendo-a cada vez mais compromettida no seu futuro.

Os documentos da serie K esclarecem sufficientemente a situação, desde março de 1887 a igual mez de 1888; os da serie M completam a prova do que foi necessario fazer para se chegar a fixar o praso da definitiva conclusão da linha.

Logo que a companhia portugueza se declarou habilitada a cumprir o seu contrato, o ministro deu immediato conheci-

maintenant pour faire face à la construction, de la ligne, on possédait un capital fourni par des tiers, qui veilleraient à l'application de leurs fonds et à la juste compensation qu'ils étaient en droit d'espérer si l'on accomplissait le but légitime de l'entreprise. En dépit de ces considérations, les appréhensions subsistèrent et nous verrons non seulement qu'elles étaient justifiées, mais aussi que les réserves formulées et les précautions prises par le gouvernement de Pretoria revêtirent parfois un caractère revêche et gênant pour l'action conciliatrice, désintéressée et loyale du gouvernement portugais.

Les relations internationales au sujet de la question du chemin de fer vont dès lors tourner sur deux pivots qui ne permetent guère d'espérer une solution facile et rapide. Le Transvaal, de son côté, exige un accord sur les tarifs et d'autres combinaisons d'exploitation comme condition du prolongement de la ligne ferrée sur son territoire. Le gouvernement portugais reconnaît la nécessité de cet accord et promet d'user de toute son influence auprès de la compagnie portugaise pour l'obtenir; mais comme il vise d'abord à l'achèvement de la ligne jusqu'à la frontière, et à la fixation d'un *terminus* convenable, c'est sur ce point qu'il cherche à activer ses négociations avec le Transvaal.

Toute l'année 1887 et la majeure partie de celle de 1888 s'écoulent au milieu de prétentions et de négociations de toute sorte sans que les deux gouvernements parviennent à obtenir le moindre résultat pratique en faveur de l'entreprise commune; au contraire, l'avenir de cette entreprise devient de jour en jour plus compromis.

Les documents de la série K éclairent suffisamment la situation depuis le mois de mars 1887 jusqu'en mars 1888. Ceux de la série M établissent ce qui a dû être fait pour fixer le délai définitif de l'achèvement de la ligne.

Aussitôt que la compagnie portugaise déclara qu'elle était en mesure d'exécuter sa concession, le ministre par dépêches télé-

mento do facto, por diversos telegrammas que expediu para Haya, para o Cabo e para Pretoria, ao ministro e aos consules portuguezes, bem como ao presidente da republica [1].

Não se fizeram esperar as respostas, tanto da Hollanda como de Pretoria [2], revelando o desgosto com que semelhante noticia fôra recebida por parte dos srs. Blockland e Kruger. Aquelle veiu expressamente a Lisboa conferenciar com o ministro e dirigir-lhe a nota de 22 de abril [3], que é quasi um protesto contra a conservação da concessão.

N'essa nota propõe-se expressamente a questão das tarifas, perguntando-se ao governo se elle toma, ou não, o compromisso de as fazer fixar equitativamente, sob pena da republica optar por outra solução.

«Un des concessionaires transvaaliens est arrivé à Lisbonne et les pourparlers sur les tarifs viennent de s'ouvrir. Cependant le temps presse. D'un côté l'ouverture du Volksraad le 2 mai, de l'autre côté la formation d'une société anglaise pour la construction de la ligne Kimberley-Pretoria, forcent mon gouvernement à voir clair. Les péripéties de cette triste affaire rendent mon gouvernement très anxieux de savoir à présent nettement et sans aucune équivoque possible à quoi s'en tenir».

Esta linguagem é o reflexo da que o consul portuguez em Pretoria transmitte ao governo por meio de successivos telegrammas, cujo sentido e alcance é largamente explicado em officios subsequentemente recebidos.

A attitude do presidente da republica continúa sendo favoravel aos interesses portuguezes, sem embargo da nenhuma confiança que a companhia lhe inspira. A essa attitude — que não póde ser attribuida exclusivamente ás condições de superioridade da linha portugueza para o Transvaal, porque outras rasões, já de sympathia para

graphiques adressées en même temps à La Haye, au Cap et à Pretoria, s'empressa d'en faire part au ministre du Portugal, aux consuls portugais et au président de la république transvaalienne [1].

Les réponses de Hollande et de Pretoria ne se firent point attendre [2], et révélèrent combien mrs. Blockland et Kruger avaient été peinés d'une semblable nouvelle. Mr. Blockland vint exprès à Lisbonne pour conférer avec le ministre, et lui envoya la note datée du 22 avril [3] qui est, pour ainsi dire, une protestation contre le maintien de la concession.

Il y demande la solution péremptoire de la question des tarifs et met le gouvernement portugais en demeure de lui déclarer s'il prend ou non l'engagement de les faire établir d'une façon équitable, sous peine de voir la république transvaalienne opter pour une autre solution.

«Un des concessionnaires transvaaliens est arrivé à Lisbonne et les pourparlers sur les tarifs viennent de s'ouvrir. Cependant le temps presse. D'un côté l'ouverture du Volksraad le 2 mai, de l'autre côté la formation d'une société anglaise pour la construction de la ligne Kimberley-Pretoria, forcent mon gouvernement à voir clair. Les péripéties de cette triste affaire rendent mon gouvernement très anxieux de savoir à présent nettement et sans aucune équivoque possible à quoi s'en tenir.»

Ce langage est la reproduction de celui que le consul portugais à Pretoria tenait au gouvernement, dans des télégrammes successifs, dont le sens et la portée se trouvent expliqués dans les dépêches qui ont suivi.

Le président de la république transvaalienne continue à se montrer favorable aux intérêts portugais, bien que la compagnie ne lui inspire aucune confiance. Son attitude bienveillante ne pouvait être exclusivement attribuée aux conditions de supériorité de la ligne portugaise dirigée sur le Transvaal. D'autres raisons dérivant de

[1] Serie, K, n.º 4.
[2] Serie K, n.ºs 3 e 6.
[3] Série K, n.º 5.

[1] Série K, nº 4.
[2] Série K, nºs 3 et 6.
[3] Série K, nº 5.

com Portugal, já de lealdade pelos compromissos tomados nos tratados, tambem se conhece terem influido no espirito do presidente Kruger — a essa attitude, dizemos, se deve ter escapado de completa ruina a causa da linha portugueza no meio dos interesses adversos que então se lhe oppunham.

Nunca a concorrencia das linhas do Cabo e do Natal fôra mais seria e mais instante. Era, por um lado, o projecto da ligação de Kimberley com Pretoria; por outro lado, o prolongamento da linha de Collesberg até á capital de Orange e d'ahi até o Vaal; por outro lado o avançamento successivo da linha do Natal, porventura a linha rival mais temivel.

Uma deputação da colonia do Cabo viera, havia pouco, a Pretoria, para negociar qualquer dos dois prolongamentos respectivos, entre os quaes tambem se davam razões de rivalidade, que só se calavam quando se tratava de guerrear a linha portugueza.

A essa deputação seguiu-se outra do Estado Livre de Orange, a qual pretendeu attrahir o Transvaal para a liga aduaneira, que já então se preparava com a colonia do Cabo, procurando alem d'isso estreitar as relações de amisade e commercio entre as duas republicas, e propondo a ligação directa d'ellas pelo prolongamento do caminho de ferro de Collesberg.

A resposta do Transvaal a ambas as deputações foi: que não se trataria de projecto algum de ligação ferro-viaria com os paizes vizinhos, emquanto o caminho de ferro de Lourenço Marques não estivesse prolongado até o coração do territorio transvaaliano.

Esta resposta desagradou tanto ao Estado Livre que, segundo informou o consul, deu isso origem a disturbios no parlamento de Orange, chegando o presidente Brand a pedir a demissão do seu alto cargo[1].

[1] Serie K, pag. 17.

sa sympathie envers le Portugal, ou de la loyauté dans l'observation des traités, ont pu agir sur l'esprit du président Kruger. C'est toutefois grâce à ses dispositions bienveillantes que la cause de la ligne portugaise put échapper à une ruine complète, au milieu des intérêts contraires qui luttaient contre elle.

Jamais la concurrence des lignes du Cap et du Natal n'avait été, en effet, plus sérieuse et plus accentuée. D'un côté le projet de raccordement de Kimberley avec Pretoria; de l'autre le prolongement de la ligne de Collesberg jusqu'à la capitale de l'Orange et de là jusqu'au Vaal; d'un autre, enfin, l'avancement rapide de la ligne du Natal, qui était peut être la rivale la plus redoutable.

Une députation de la colonie du Cap était venue à Pretoria, quelque temps auparavant, dans le but de négocier l'un des deux premiers prolongements susdits, au sujet desquels régnaient aussi des sentiments de rivalité qu'on ne parvenait à assoupir que quand il s'agissait de combattre la ligne portugaise.

Cette députation fut bientôt suivie d'une autre de l'Etat Libre d'Orange, tendant à unir le Transvaal à la ligue douanière que l'on projetait alors d'organiser avec la colonie du Cap. Cette autre députation avait également pour but de chercher à resserrer les liens d'amitié et de commerce entre les deux républiques et de proposer leur liaison directe par le prolongement du chemin de fer de Collesberg.

A ces deux députations le Transvaal répondit qu'il ne traiterait d'aucun projet de raccordement par chemin de fer avec les pays voisins, tant que la ligne de Lourenço Marques ne serait point prolongée jusqu'au centre du territoire transvaalien.

Cette réponse déplut tellement au gouvernement de l'État Libre que, d'après les informations du consul, elle occasionna des tumultes au sein du parlement d'Orange et fut cause que le président Brand offrit de donner sa démission[1].

[1] Série K, pag. 17.

Não eram, porém, só estes os perigos; porque outras intrigas se tramaram em Pretoria, que maior cuidado inspiraram ao consul portuguez, e a que parece não ter sido estranho o coronel Mac-Murdo[1].

Tratava-se de frustrar a segunda concessão que o Transvaal fizera da sua linha, de modo a fazel-a caducar ou a fazel-a passar a outras mãos. Dizia o consul, que os novos concessionarios tinham companhia organisada e dinheiro prompto, desde que obtivessem a garantia da sua empreza por meio de um accordo com a companhia portugueza sobre tarifas. Embaraçar e impedir a realisação d'este accordo seria, portanto, um dos meios de hostilisar os novos concessionarios e de frustrar-lhes a empreza.

A lucta dos interesses rivaes estava então com a maior intensidade, e a colonia portugueza, receiosa pelo seu futuro, dirigíra sobre este ponto ao governo uma representação, em fins de 1886, em que se liam entre outros os periodos seguintes:

«As importantissimas riquezas do Kaap Gold Fields foram como o signal de alarme da lucta de interesses commerciaes, na qual são contendoras as colonias inglezas, especialmente de Cape-Town e Natal, e a colonia portugueza de Lourenço Marques.

«Apresenta esta lucta o caracter singular de cada colonia trabalhar para si em detrimento das outras; é porém indispensavel pôr bem em evidencia o facto de que o antagonismo das duas colonias inglezas desapparece completamente sempre que se procura, como bom elemento de combate, pôr de fóra o adversario que ambas consideram mais para temer. Este ultimo é o porto de Lourenço Marques.

«É assim que se explica a linguagem injusta e aggressiva dos jornaes de Cape-Town e Natal, nos quaes se põe em duvida a boa fé e honradez de Portugal, affirmando que nunca irá ávante a construcção do caminho de ferro luso-transvaaliano.

[1] Serie K, n.° 11, pag. 18.

Mais là n'était point le seul danger; d'autres intrigues, ourdies à Pretoria, auxquelles le colonel Mac-Murdo semble ne pas avoir été étranger, causèrent de sérieuses inquiétudes au consul portugais [1].

Il était question d'annuler la seconde concession que le Transvaal avait accordée de sa ligne, de la considérer comme périmée ou de la remettre en d'autres mains. Le consul affirmait que les nouveaux concessionnaires avait déjà une compagnie organisée et des fonds disponibles pour le cas où leur entreprise serait garantie par un accord avec la compagnie portugaise au sujet des tarifs. Entraver et empêcher la réalisation de cet accord était donc un moyen de lutter contre les nouveaux concessionnaires, et de dénaturer le but de l'entreprise.

La lutte des intérêts rivaux avait alors atteint son apogée, et la colonie portugaise, craignant pour son avenir, avait adressé à ce sujet au gouvernement, à la fin de 1886, une représentation où on lisait, entre autres, les passages suivants:

«Les importantes richesses du Kaap Gold Fields furent comme le signal d'alarme de la lutte des intérêts commerciaux dans laquelle sont concurrentes les colonies anglaises, spécialement de Cape-Town et de Natal, et la colonie portugaise de Lourenço Marques.

«Cette lutte présente ce caractère singulier que chaque colonie travaille pour soi au détriment des autres; néanmoins, il est indispensable de bien mettre en évidence le fait que l'antagonisme des deux colonies anglaises disparaît toujours complètement quand on cherche, comme bon élément de combat, à éliminer l'adversaire qu'elles considèrent toutes les deux comme le plus à craindre. Ce dernier est le port de Lourenço Marques.

«C'est ainsi que s'explique le langage injuste et agressif des journaux de Cape-Town et du Natal, dans lesquels on met en doute la bonne foi et l'honnêteté du Portugal, en affirmant que jamais ne se réalisera la construction du chemin de fer luso-transvaalien.

[1] Série K, n° 11, pag. 18.

«A par d'isto aquellas colonias, a despeito das suas enormes difficuldades financeiras, reduzem consideravelmente os direitos de importação para as mercadorias destinadas ao Transvaal, vão activar urgentemente o prolongamento das suas vias ferreas até ás fronteiras d'este paiz, e as associações commerciaes fazem desesperados esforços junto ao governo de Pretoria para a construcção de iguaes vias de communicações destinadas a ligarem-se com as linhas inglezas.

«Engajada por este modo a lucta em todos os pontos, ninguem póde duvidar que logrará a victoria o que primeiro attingir seus fins [1].»

Taes eram as circunstancias em que a questão do caminho de ferro se encontrava no Transvaal, ao tempo em que a linha portugueza era construida.

A actividade que o empreiteiro desenvolveu na construcção e as informações favoraveis que a tal respeito foi recebendo o governo portuguez, nos primeiros mezes, quasi que faziam passar por importunas ou impertinentes as exigencias transvaalianas quanto a accordo de tarifas. Não era evidente, que quem construiu tão rapidamente só podia ter em vista os lucros da futura exploração? E não era certo, que esses lucros dependiam de tarifas rasoaveis, que attrahissem o commercio do interior, e cresceriam na proporção do prolongamento que a linha tivesse no territorio da republica?

As instancias de Pretoria, secundadas pelas do ministro Blockland, eram, todavia tão apertadas, que o governo deliberou-se a communical-as á companhia, em officio de 31 de maio de 1887 [2], pedindo-lhe, nos melhores termos, que o habilitasse a responder para Pretoria sobre o maximo das tarifas que a companhia se propunha adoptar.

A resposta da companhia em 6 de junho [3] é tambem concebida nos melhores termos,

[1] Serie I, pag. 18.
[2] Serie K, n.º 9.
[3] Serie K, n.º 10.

«Malgré cela ces colonies, en dépit de leurs énormes difficultés financières, réduisent considérablement les droits d'importation pour les marchandises destinées au Transvaal; elles vont activer en toute urgence le prolongement de leurs voies ferrées jusqu'aux frontières de ce pays, et les sociétés commerciales font des efforts désespérés auprès du gouvernement de Pretoria pour la construction de voies semblables destinées à se relier avec les lignes anglaises.

«De cette manière, la lutte étant engagée sur tous les points, personne ne peut douter que la victoire restera au premier qui atteindra le but [1].»

Telles étaient les circonstances où se trouvait la question du chemin de fer africain au Transvaal, à l'époque où la ligne portugaise était en construction.

Le développement apporté aux travaux par l'entrepreneur, les renseignements favorables que le gouvernement portugais recevait à cet égard dans les premiers mois, faisaient presque considérer comme déplacées et hors de propos les exigences transvaaliennes relativement aux tarifs. N'était-il pas évident qu'une construction menée avec tant de rapidité pouvait seulement avoir en vue les bénéfices provenant de l'exploitation future? N'était-il pas certain que ces bénéfices dépendaient de tarifs équitables et modérés, susceptibles d'attirer le commerce de l'intérieur, et qu'ils s'accroîtraient proportionnellement au prolongement de la ligne ferrée sur le territoire de la république?

Les instances émanant de Pretoria et secondées par celles du ministre Blockland étaient néanmoins tellement pressantes, que le gouvernement portugais résolut de les communiquer à la compagnie, par la dépêche du 31 mai de 1887 [2], en la priant très poliment de vouloir bien le mettre à même de répondre à Pretoria sur la question du maximum des tarifs.

La réponse de la compagnie du 6 juin [3], est également conçue dans les meilleurs

[1] Série I, pag. 18.
[2] Série K, nº 9.
[3] Série K, nº 10.

sem embargo de se recusar a indicar qualquer maximo de tarifas. Não o faz, porque lhe escasseiam os elementos indispensaveis para ajuizar do trafego provavel; e, no seu entender, não deve isto admirar quando os concessionarios do Transvaal, que dispõem de melhores elementos, tambem não indicam o maximo provavel das suas tarifas.

Não tenha o governo, porém, a menor preoccupação a este respeito, assegurava ella; a companhia tem a convicção de que os seus interesses e os interesses publicos, longe de serem difficilmente conciliaveis, estão pelo contrario intimamente connexos. Uma tarifa prohibitiva seria funesta para a companhia, porque era contraria a todos os interesses da exploração. Não se arreceie de tal o ministro; e póde afiançar ao governo da republica que os seus concessionarios jamais encontrarão difficuldades de qualquer ordem nas tarifas da linha portugueza.

Tão categoricas declarações não podiam ser feitas com o proposito de illudir o governo; mas provam quanto a companhia portugueza andava illudida sobre a efficacia da sua propria acção, para fazer boas as suas promessas e para defender os seus legitimos interesses.

Era perfeitamente exacto, que os interesses publicos se harmonisavam com os da companhia, quanto á futura exploração do caminho de ferro, porque governo e empreza não podiam ter outra aspiração que não fosse a de um largo trafego pelo porto de Lourenço Marques, e todos sabiam que esse *desideratum* só se poderia conseguir pela ligação da linha portugueza com a do Transvaal.

Não era menos certo, que tarifas moderadas para ambas as linhas, tanto quanto bastasse para derivar das linhas inglezas o commercio do interior, eram condição essencial da futura exploração; e que tal condição, bem como outras tendentes a facili-

termes, mais elle refuse d'indiquer ce maximum, alléguant l'absence d'éléments indispensables pour apprécier l'importance du trafic probable. Cela, à son avis, ne doit pas étonner, quand on songe que les concessionnaires de la ligne transvaalienne, disposant de meilleurs moyens d'appréciation, n'indiquaient pas non plus le taux maximum probable de leurs tarifs.

Le gouvernement portugais néanmoins ne doit avoir aucune préoccupation à cet égard, assurait elle. La compagnie a la conviction que ses intérêts et ceux du public, loin d'être inconciliables, sont au contraire intimement liés. Un tarif prohibitif serait funeste à la compagnie puisqu'il serait contraire à tous les intérêts de l'exploitation. La compagnie conseille donc au ministre de n'avoir aucune crainte à ce sujet et le persuade d'assurer au gouvernement de la république que ses concessionnaires ne se heurteront jamais contre n'importe qu'elles difficultés, relativement aux tarifs de la ligne portugaise.

Des déclarations aussi catégoriques de la part de la compagnie ne pouvaient être présentées dans le but de surprendre la bonne foi du gouvernement, mais elles prouvaient combien la compagnie portugaise était dans l'erreur, quand elle comptait sur l'efficacité de sa propre action pour accomplir ses promesses et pour défendre ses légitimes intérêts.

Il était complètement exact que les intérêts publics s'identifiaient avec ceux de la compagnie au point de vue de l'exploitation du chemin de fer, car le gouvernement et l'entreprise ne pouvaient avoir d'autre aspiration que celle d'obtenir un trafic important passant par le port de Lourenço Marques, et tous savaient que ce *desideratum* ne serait obtenu que par le raccordement de la ligne portugaise avec celle du Transvaal.

Il n'était pas moins certain que la création sur les deux lignes de tarifs assez modérés pour détourner des lignes anglaises le commerce de l'intérieur, était une condition essentielle de la future exploitation, et que cette condition, de même que beaucoup

tar o transito das mercadorias e o movimento do caminho de ferro, dependiam de uma acção commum e combinada, por parte das emprezas exploradoras nos dois territorios.

O governo communicou esta resposta para Pretoria, onde não foi bem recebida nem favoravelmente interpretada. Resolvendo-se, todavia, telegraphar para Haya, a fim dos concessionarios hollandezes se entenderem com a empreza portugueza, essa tentativa deu tão pouco resultado, que o presidente do Transvaal declarava categoricamente ao consul portuguez, em 26 de julho, que não estava disposto a entrar em negociações de especie alguma com a companhia portugueza, preferindo, se não se chegasse a accordos rasoaveis, acceitar as propostas do Natal, do Estado Livre ou do Cabo [1].

O consul acrescentava o seguinte:

«I then reminded President Kruger of his frequent pledges to maintain Portuguese interests and in reply he (the President) informed me that he was quite aware of it, but he only asked what he considered, reasonable, viz: that the Portuguese Government should assist him to carry out these promises which were impossible for him to carry out, taking into consideration the attitude of the Lourenço Marques railway company.»

É certo que no mesmo officio o consul dá conta de uma outra entrevista com o presidente, em que o encontrou melhor disposto a acceitar propostas da companhia portugueza, telegraphando-se novamente n'esse sentido para os concessionarios hollandezes.

O desengano, porém, estava para breve, porque sabemos já o que foram as primeiras tarifas projectadas e adoptadas para a exploração, e os effeitos que ellas produziram no animo de todos que sinceramente se interessavam pelo futuro d'este caminho

[1] Serie K, n.º 12.

d'autres tendant à faciliter le transit des marchandises et le mouvement du chemin de fer, dépendait d'une action commune et combinée des entreprises qui exploiteraient les lignes ferrées sur les deux territoires.

Le gouvernement communiqua la réponse de la compagnie à Pretoria, où elle ne fut ni bien accueillie ni favorablement interprétée. Le gouvernement transvaalien résolut toutefois de télégraphier à La Haye, afin que les concessionnaires hollandais pussent s'entendre avec l'entreprise portugaise. Le résultat de cette tentative fut si défavorable que le président du Transvaal déclara catégoriquement au consul portugais, le 26 juillet, qu'il n'était point disposé à entrer en négociations d'aucune espèce avec la compagnie portugaise, et que, dans le cas où l'on n'arriverait pas à un accord raisonnable, il préférait accepter les propositions du Natal, de l'État Libre ou du Cap [1].

Le consul ajoutait:

«J'ai alors rappelé au président Kruger ses fréquentes promesses de soutenir les intérêts portugais et, en réponse, le président m'a dit qu'il le savait bien, mais qu'il ne demandait que ce qui était juste, savoir: que le gouvernement portugais l'aidât à s'acquitter de ses promesses, qu'il ne pouvait remplir en présence de l'attitude de la compagnie du chemin de fer de Lourenço Marques.»

Il est vrai que dans la même dépêche le consul fait part d'une autre entrevue qu'il a eue avec le président, qui se montra alors mieux disposé à accepter des propositions de la compagnie portugaise, ce qui motiva un nouveau télégramme dans ce sens aux concessionnaires hollandais.

La désillusion toutefois ne se fit point attendre, car nous savons déjà ce que furent les premiers tarifs projetés et adoptés pour l'exploitation et les effets qu'ils produisirent dans l'esprit de toutes les personnes intéressées à l'avenir du chemin de fer

[1] Série K, nº 12.

de ferro. Muito poderosa devia ser a influencia do primitivo concessionario, para que a companhia portugueza, ou a sua direcção em Lisboa, não protestasse contra taes tarifas, que eram a negação formal de todas as seguranças dadas ao governo no officio de 6 de junho!

Deixemos, porém, por um pouco a questão das tarifas, para nos occuparmos de outro assumpto, que mais preoccupava a attenção do governo portuguez: a fixação do *terminus* na fronteira.

Entendêra-se, sem grande rasão, que a construcção da ultima secção estava dependente da fixação pratica do ponto em que o caminho de ferro devesse tocar a fronteira, por accordo entre os dois governos. Sem grande rasão, dizemos, porque eram muitas as que militavam em sentido diverso. A fixação d'esse ponto, qualquer que fosse, não influia nas condições do traçado nem modificava a directriz da linha ferrea; a demarcação a fazer era da linha de fronteira, porque, quanto a directriz e traçado, estavam os dois governos de tanto accordo, que os estudos tinham sido feitos pelo mesmo engenheiro portuguez, em acto successivo e como se fôra commissão commum dos dois paizes. Em taes circumstancias, os projectos resultantes d'esses estudos, se não tinham o valor de um documento diplomatico para o effeito da demarcação, tinham o valor technico de uma incumbencia officialmente combinada entre os dois governos, para o effeito de se ter como seguro, que toda a construcção a fazer seria trabalho util e aproveitavel para a linha ferrea internacional.

Que importava, effectivamente, que a construcção portugueza ficasse um pouco áquem ou um pouco alem da linha fronteiriça definitiva, a qual em caso algum podia passar alem do Incomati? É evidente, que o que se construisse a mais teria de ser compensado á companhia portugueza pelos

de Lourenço Marques. L'influence du concessionnaire primitif devait être bien puissante pour que la compagnie portugaise ou sa direction de Lisbonne ne songeât point à protester contre l'établissement de pareils tarifs, qui étaient la négation formelle de toutes les promesses et de toutes les assurances faites au gouvernement portugais dans la lettre du 6 juin!

Mais, laissons de côté, pour un instant, la question des tarifs pour nous occuper d'une autre affaire qui préoccupait à un plus haut degré l'attention du gouvernement portugais: la fixation du *terminus* à la frontière.

On avait jugé, sans trop de raison, que la construction de la dernière section de la ligne était subordonnée à la fixation pratique du point où elle atteindrait la frontière, par suite d'accord entre les deux gouvernements. Nous disons, sans trop de raison, parce que d'autres motifs militaient en sens contraire. La détermination de ce point, quel qu'il fût, n'influait pas sur les conditions du tracé et ne modifiait nullement la direction de la ligne ferrée. La délimitation à fixer était celle de la ligne de frontière, car pour la direction et le tracé, les deux gouvernements étaient tellement d'accord entre eux, que les études avaient été faites par le même ingénieur portugais, l'une immédiatement après l'autre, comme s'il s'était agi d'une commission commune aux deux pays. En ces circonstances, si ces projets d'études n'avaient pas le caractère et l'importance d'un document diplomatique fixant la délimitation de la frontière, ils avaient au moins la valeur technique d'une mission officiellement combinée entre les deux gouvernements, donnant la certitude que toute la construction à exécuter serait un travail utile et avantageux pour le chemin de fer international.

Qu'importait en effet que la construction de la ligne portugaise s'arrêtât un peu en deçà ou au delà de la ligne de frontière définitive, laquelle ne pouvait en aucun cas dépasser l'Incomati? Il est évident que les concessionnaires de la ligne transvaalienne auraient tenu compte à la compagnie por-

concessionarios da linha transvaaliana, porque tanto menos teriam estes de construir; e, se a construcção ficasse áquem da futura demarcação, não seria mais do que a continuação do estado provisorio em que tinha ficado a linha portugueza, mas consideravelmente attenuado, porque a conclusão definitiva seria depois muito mais rapida e mais facil, e a companhia tinha cumprido o seu contrato tanto quanto podia e devia.

O que ella não podia dizer com bom direito, é que tinha cumprido um contrato que a obrigava a construir o caminho de ferro até á fronteira, quando deixava ficar a construcção uns poucos de kilometros áquem da mesma fronteira, em territorio indisputavelmente portuguez. Disse-o, todavia, e o governo teve a condescendencia de lh'o permittir, aguardando, porventura, que um accordo entre os concessionarios das duas linhas viesse pôr cobro a todos os embaraços.

Fiscal do governo durante a construcção e auctor dos traçados adoptados, o engenheiro Machado estava naturalmente indigitado para ser quem tratasse d'este assumpto com o governo do Transvaal, sendo até de presumir, em condições normaes, que o seu vôto tivesse força decisiva perante os dois governos. Não era elle homem que se pronunciasse senão no justo sentido das conveniencias reciprocas dos dois paizes; e quando percorremos os documentos relativos a estas negociações, só temos a lastimar que a sua boa vontade não fosse aproveitada e que os seus conselhos não fossem seguidos.

A instancias d'elle, aprasou-se um encontro com delegados do Transvaal no local proprio. Deveria ter logar a 1 de setembro de 1887; mas os delegados transvaalianos só chegaram a 6, e o engenheiro Machado aproveitou o tempo, correndo a cumiada dos Libombos, desde a ribeira

tugaise de toute la partie qu'elle aurait construite en plus, puisque c'était autant de travail de moins à effectuer par eux; si la construction était arrêtée en deçà de la future délimitation, ce ne serait là que la continuation de l'état provisoire où se trouvait la ligne portugaise, avec cette circonstance atténuante que l'achèvement définitif du chemin deviendrait dès lors plus rapide et plus facile, et que la compagnie aurait ainsi accompli ses engagements autant qu'elle pouvait et devait le faire.

Ce qu'elle ne pouvait soutenir en bon droit, c'est qu'elle avait exécuté les prescriptions d'une concession qui l'obligeait à construire le chemin de fer jusqu'à la frontière transvaalienne, alors qu'elle avait arrêté la construction de ce chemin à plusieurs kilomètres de distance de cette frontière. C'est pourtant là ce que soutint la compagnie et le gouvernement portugais eut la condescendance de le lui permettre dans l'espoir peut-être qu'un accord entre les concessionnaires des deux lignes viendrait mettre un terme à toutes ces dissensions.

En sa qualité d'ingénieur du gouvernement pendant la construction, et comme auteur des tracés adoptés, l'ingénieur Machado était la personne naturellement indiquée pour traiter cette question avec la république du Transvaal, et il était à présumer que dans des conditions normales son opinion aurait été prépondérante pour départager les voix entre les deux gouvernements. Mr. Machado n'était pas homme à se prononcer autrement qu'en faveur des convenances réciproques des deux pays; et lorsqu'on parcourt les documents qui ont trait aux négociations entamées de ce chef, on ne regrette que deux choses: c'est que sa bonne volonté n'ait pas été mise à profit et que ses conseils n'aient point été suivis.

A la demande de l'ingénieur Machado, un rendez-vous fut convenu entre lui et les délégués du Transvaal sur l'emplacement de la frontière. Cette entrevue devait avoir lieu le 1er septembre 1887, mais les délégués transvaaliens n'arrivèrent que le 6, et l'ingénieur Machado profita de cet intervalle

Matingatinga para o norte, e escalonando a fronteira por meio de dezesete signaes ou marcos, até um pouco acima da passagem do Incomati.

O ponto importante, sob o ponto de vista do caminho de ferro, era o que correspondia ao marco 16. Seguindo a linha de cumiada, conforme prescrevia o tratado de 1869, o engenheiro Machado traçava a fronteira em linha recta perpendicular ao curso do rio, indo defrontar com o monte mais elevado da margem esquerda. De outro modo, a fronteira teria de quebrar de um e outro lado do rio, para retomar novamente ao norte a linha da cumiada. Basta ver o mappa esboço, que o engenheiro Machado levantou e a que se referem todos os documentos d'esta negociação, para se concluir que esta era a fronteira mais conforme com o tratado de 1869[1].

Assim o entendêra o sr. Machado quando estudou os traçados; dando-se de mais a mais a circumstancia de ter tido n'aquella occasião (agosto de 1883) ensejo de consultar um dos homens mais praticos do Transvaal quanto á topographia do sitio, o sr. J. C. Joubert[2].

Todavja, os delegados do Transvaal, fundando-se nas palavras que o texto hollandez do tratado contém a mais do que o texto portuguez, como tivemos occasião de notar no logar proprio[3], sustentaram que a passagem do rio devia ser mais a leste do ponto fixado pelo engenheiro portuguez, e propuzeram uma linha de fronteira, que no mappa é representada pelos pontos 14 A B C, a qual, abandonando a linha de cumiada no marco 14, fórma uma curvatura, que á face do mappa se nos afigura arbitraria e menos plausivel.

O engenheiro Machado entendia, porém, que nenhuma d'estas linhas era conveniente

[1] Serie U, folha n.º 4.

[2] Vide serie A, pag. 51, serie K, pag. 28, e serie S, n.º 4.

[3] Vide parte 1.ª, cap. 2.º, sec. 1.ª

pour parcourir les sommets des Libombos, depuis la rivière Matingatinga dans la direction du nord, et pour échelonner sur la frontière dix-sept points de repère ou bornes provisoires jusqu'un peu au-dessus du passage de l'Incomati.

Le point important relativement au chemin de fer était celui correspondant à la 16e borne. En suivant la ligne de faîte comme le prescrivait le traité de 1869, l'ingénieur Machado traçait la frontière en ligne droite perpendiculairement au cours du fleuve, ayant en face la montagne la plus élevée de la rive gauche. De toute autre manière, la frontière aurait obliqué des deux côtés du fleuve, pour reprendre de nouveau au nord la ligne de faîte. Il suffit de jeter les yeux sur la carte-esquisse dressée par mr. Machado, et à laquelle se réfèrent tous les documents de cette négociation, pour en conclure que c'était là la frontière la plus conforme au traité de 1869[1].

Ainsi l'entendit mr. Machado, lorsqu'il étudia les tracés, après avoir eu l'occasion (août 1883) de consulter au Transvaal mr. J. C. Joubert, l'un des plus habiles connaisseurs de la topographie des lieux[2].

Malgré cela, les délégués transvaaliens se fondant sur les mots que le traité contient en plus dans le texte hollandais que dans le texte portugais, ainsi que nous avons eu l'occasion de le faire remarquer précédemment[3], soutinrent que le passage du fleuve devait avoir lieu un peu plus à l'est du point déterminé par l'ingénieur portugais. Il en résultait une ligne de frontière marquée dans la carte par les points 14 A B C, c'est-à-dire l'abandon de la ligne de faîte à la borne 14, et son remplacement par une courbe, qui, la carte en main, nous semble arbitraire et peu plausible.

L'ingénieur Machado jugea toutefois qu'aucune de ces lignes ne se prêtait con-

[1] Vide série U, planche n° 4.

[2] Vide série A, pag. 51, série K, pag. 28, et série S, n° 4.

[3] Vide 1er partie, chap. 2, sect. 1.

para assentamento das estações terminaes das duas linhas ferreas, porque, em ambos os casos, a encosta, por excessivamente inclinada e muito proxima do *thalweg*, não offerecia as necessarias condições de largueza para o effeito desejado. Era assumpto já anteriormente pensado e estudado pelo sr. Machado, sobre o qual ouvíra os engenheiros da empreza portugueza, e em que não levava outro intuito que não fosse o do interesse reciproco dos dois paizes e das duas emprezas [1].

Propunha elle que a fronteira, n'este ponto, se definisse pelas linhas que formam o quadrilatero 14 D E F, o que daria á linha ferrea portugueza uma extensão de proximamente 91 kilometros. Pelo terreno que o Transvaal viria d'este modo a ceder a Portugal, dar-se-lhe-ía a compensação em qualquer outro ponto da fronteira.

Aqui está, portanto, a que se reduzia toda a questão sobre a fixação do ponto *terminus* na fronteira: duas linhas contradictoriamente apresentadas pelas duas partes, como sendo as mais accommodadas á letra do tratado de 1869, e uma linha proposta pelo engenheiro portuguez, como sendo a mais accommodada ás conveniencias do caminho de ferro, embora fóra da letra do mesmo tratado. A opção entre aquellas duas linhas importava para o caminho de ferro a extensão de mais ou menos um kilometro, conforme a que se preferisse. A adopção da terceira linha dar-lhe-ía mais 1:500 metros de extensão.

Note-se, que o engenheiro Machado, auctorisado pelo ministro, declarou desde logo ao governo do Transvaal, que acceitaria a linha contraria se a sua não fosse julgada justa; e note-se tambem, que a area do terreno que o Transvaal teria a ceder, no caso do alvitre lembrado pelo engenheiro portuguez, e sob condição de compensação n'outro ponto da fronteira, seria de 578 *morgens* em comparação da linha transvaaliana, ou de 278 *morgens* em comparação da linha portugueza; quer dizer: a area comprehendida entre as duas

[1] Serie J, pag. 4.

venablement à la construction des gares terminus des deux chemins de fer, car, dans les deux cas, le versant, excessivement incliné et trop rapproché du *thalweg*, n'offrait point les conditions d'étendue nécessaires pour le but qu'on se proposait d'atteindre. Cette question avait déjà été étudiée par mr. Machado, qui avait pris l'avis des ingénieurs de l'entreprise portugaise, n'ayant uniquement en vue que l'avantage réciproque des deux pays et des deux entreprises [1].

Mr. Machado proposait qu'en ce point la frontière fût déterminée par les lignes qui forment le quadrilatère 14 D E F, ce qui donnerait à la ligne portugaise une extension d'environ 91 kilomètres. Le terrain que le Transvaal aurait ainsi cédé au Portugal devait lui être compensé sur n'importe quel autre point de la frontière.

Toute la question de la fixation du *terminus* à la frontière se résumait donc comme suit: d'un côté, deux lignes contradictoirement proposées par les deux parties, d'accord avec les dispositions du traité de 1869; de l'autre, une ligne présentée par l'ingénieur portugais comme la plus appropriée aux exigences du chemin de fer, bien qu'elle fût étrangère à la lettre du traité susdit. L'option entre ces deux lignes comportait pour le chemin de fer l'extension d'un kilomètre en plus ou en moins, selon le tracé préféré. L'adoption de la troisième ligne aurait augmenté son extension de plus de 1:500 mètres.

Il y a lieu de remarquer que l'ingénieur Machado, autorisé par le ministre, déclara immédiatement au gouvernement du Transvaal qu'il était prêt à accepter sa proposition si la sienne n'était pas considérée comme admissible. Il faut remarquer également que, d'après la proposition de Mr. Machado, la surface de territoire à céder par le Transvaal, contre compensation sur un autre point de la frontière, était de 578 *morgens* suivant la ligne transvaalienne, ou de 278 *morgens* par rapport à la ligne portugaise; c'est-à-dire que la surface comprise entre

[1] Série J, pag. 4.

linhas regulava por 257 hectares, e o accordo proposto pelo sr. Machado significava a cedencia a mais, por parte do Transvaal, de uma area de 238 hectares! Versava, pois, toda a questão, tanto na parte de direito, como na de conveniencia e de accordo, sobre uma porção de terreno que não chegava a 500 hectares!

Não era, portanto, nem o valor do territorio em litigio, nem a necessidade de altas indagações para resolução do assumpto, que podiam determinar largas e demoradas negociações. A questão de direito quasi que desapparecia, desde que por parte de Portugal se tinha declarado que se acceitaria a linha proposta pelos delegados da republica, caso este governo insistisse n'ella. Restava a outra solução, proposta a titulo de conveniencia e para accordo; e n'essa tambem a resolução seria facil e expedita, se não fôra o estado de tensão a que tinham chegado as outras questões do caminho de ferro.

É de 14 de setembro de 1887 o officio em que o engenheiro Machado expõe ao secretario d'estado do Transvaal as vistas e a proposta do governo portuguez sobre o assumpto [1].

Depois de mostrar qual a divergencia que se dera entre elle e os delegados do Transvaal, acrescenta: «Je suis absolument convaincu que, d'après le traité de 1869, la ligne de frontière doit être celle que j'ai marquée. Cependant son excellence le ministre m'autorise à vous informer que si votre gouvernement approuve la position de la ligne de limites fixée par ses délégués dans la vallée de l'Incomati, et que s'il tient à cette ligne, le gouvernement portugais l'acceptera.»

O officio termina, dizendo: «Dans le cas où cette proposition ne puisse pas être acceptée par votre gouvernement, je vous prie, mr. le secrétaire, de vouloir bien m'informer de laquelle des deux lignes vous considérez en définitive comme la frontière d'après le traité de 1869».

[1] Serie K, n.º 14-B.

les deux lignes était d'environ 257 hectares, et l'accord proposé par mr. Machado signifiait la cession d'une surface de 238 hectares! Toute la question se concentrait donc, aussi bien au point de vue du droit que des convenances réciproques sur une étendue de terrain inférieure à 500 hectares!

Ce n'était donc ni la valeur du territoire, ni la nécessité de longs pourparlers qui pouvaient faire traîner en longueur les négociations. La question de droit disparaissait pour ainsi dire du moment où le Portugal avait déclaré qu'il accepterait la ligne proposée par les délégués de la république, en cas d'insistance de la part de ces derniers. Restait l'autre solution proposée à titre de convenance et d'accord réciproques, sur laquelle il eût été également facile de s'entendre, si ce n'avait été la situation tendue dans laquelle se trouvaient à cette époque les deux États par suite de leurs divergences sur les questions relatives au chemin de fer lui-même.

Dans une dépêche du 14 septembre 1887 [1], l'ingénieur Machado expose au secrétaire d'État du Transvaal les vues et les propositions du gouvernement portugais sur la matière.

Après avoir fait un compte rendu de la divergence d'opinions entre lui et les délégués du Transvaal, il ajoutait: «Je suis absolument convaincu que, d'après le traité de 1869, la ligne de frontière doit être celle que j'ai marquée. Cependant son excellence le ministre m'autorise à vous informer que si votre gouvernement approuve la position de la ligne de limites fixée par ses délégués dans la vallée de l'Incomati, et que s'il tient à cette ligne, le gouvernement portugais l'acceptera.»

Il termine en disant: «Dans le cas où cette proposition ne puisse pas être acceptée par votre gouvernement, je vous prie, mr. le secrétaire, de vouloir bien m'informer de laquelle des deux lignes vous considérez en définitive comme la frontière, d'après le traité de 1869».

[1] Série K, nº 14-B.

Por essa occasião dizia elle tambem para o consul portuguez em Pretoria: «Julgo ter dado bastantes provas a esse governo da minha dedicação pelos seus interesses; julgo tambem saber interpretar um tratado de limites e ter bastante pratica de terrenos para poder determinar a linha de cumiadas de uma cordilheira. Tenho a consciencia de que a linha por mim proposta é perfeitamente conforme ao tratado de 1869. Comtudo, por mais claro que isto seja, tanto no papel como no terreno, todos os meus argumentos foram impotentes para modificar a teimosia da commissão, a qual preferia as linhas 14 A B (vide croquis) á proposta por mim (14, 15, 16, 17), linha que me era impossivel acceitar sem consultar previamente s. ex.ª o ministro. V. ex.ª verá, do officio que envio ao secretario d'estado, que o ex.mo ministro da marinha entende não merecer a pena questionar com o governo da republica para diligenciar obter que este reconheça a linha por mim proposta, embora o bom direito esteja do nosso lado [1]».

A resposta do governo do Transvaal consta de dois officios em data de 23 de novembro de 1887 [2], dirigido um ao engenheiro Machado e outro ao ministro da marinha. É digno de attenção o teor d'essa resposta. O governo da republica começa por declarar que concorda com o parecer dos seus delegados quanto á fixação da fronteira na linha 14 A; e como o governo portuguez declarou que tambem acceitaria essa solução no caso do governo da republica insistir por ella, este governo considera a dita linha 14 A como uma parte da fronteira. *(This Government consider the said line 14 to A, as a portion of the boundary.)*

Em seguida, referindo-se ás considerações do delegado portuguez sobre a conveniencia da linha 14 F E D para a melhor

[1] Serie K, n.º 14-A, pag. 26 e 27.
[2] Serie K, n.º 18.

A cette même occasion, mr. Machado écrivait au consul portugais à Pretoria: «Je crois avoir donné à ce gouvernement assez de preuves de mon dévouement à ses intérêts et je pense aussi savoir interpréter un traité de limites et avoir assez d'expérience de terrains pour pouvoir déterminer la ligne des sommets d'une chaîne de montagnes. J'ai la conviction que la ligne marquée par moi est parfaitement d'accord avec le traité de 1869. Cependant, quelque évident que ce soit, tant sur le papier que sur le terrain, tous mes arguments furent impuissants à vaincre l'opiniâtreté de la commission qui préférait les lignes 14 A B (voyez le croquis) à celle proposée par moi (14, 15, 16, 17), ligne qu'il m'était impossible d'accepter sans consulter préalablement son excellence le ministre. Votre excellence verra, par la dépêche que j'envoie au secrétaire d'état, que son excellence le ministre de la marine est d'avis qu'il ne vaut pas la peine de se disputer avec le gouvernement de la république pour tâcher d'obtenir qu'il reconnaisse la ligne que j'ai proposée, quoique, légitimement, le droit soit de notre côté [1]».

La réponse du gouvernement transvaalien se trouve dans deux dépêches en date du 23 novembre 1887 [2], l'une adressée à l'ingénieur Machado, et l'autre au ministre de la marine. La teneur de cette réponse est digne d'être mentionnée. Le gouvernement de la république commence par déclarer qu'il est d'accord avec ses délégués quant à la fixation de la frontière par la ligne 14 A, et comme le gouvernement portugais s'est montré également disposé à accepter cette solution, en cas d'insistance de la part du gouvernement de la république, celui-ci considère la dite ligne 14 A, comme une partie de la frontière. *(This Government consider the said line 14 to A, as a portion of the boundary.)*

Ensuite, faisant allusion aux considérations du délégué portugais relativement aux avantages qu'offrait la ligne 14 F E D

[1] Série K, nº 14-A, pag. 26 et 27.
[2] Série K, nº 18.

situação das estações terminaes, declara que o governo da republica deseja ter em vista essas considerações, e que n'esse sentido vae dar instrucções ao seu ministro na Europa para as negociações proseguirem entre os dois governos de accordo com as duas companhias.

Tal era a resolução da questão ao tempo em que se tratava da inauguração provisoria da parte construida. No tocante ao caminho de ferro, sabia-se o ponto certo da fronteira em que elle a devia atravessar; e se o governo portuguez tivesse querido insistir desde logo pela conclusão da linha ferrea, no uso do seu direito, não era o argumento da falta de demarcação da fronteira que podia ser invocado pela companhia.

Porque o não fez? e porque é que, em logar de exigir o cumprimento d'essa obrigação, se dirigiu á companhia no tom conciliador do officio de 31 de janeiro de 1888[1], pedindo-lhe a sua cooperação para se obter uma melhor fronteira, e aconselhando-a a que se occupasse da construcção dos 7 kilometros que estavam fóra de toda a contestação ou impugnação?

O motivo é facil de perceber e está exuberantemente comprovado por todos os documentos relativos a este assumpto. Na sua resposta de 23 de novembro, o governo do Transvaal, longe de repellir, tinha mostrado boas disposições para acceitar a proposta da fronteira amplificada. Queria, porém, que as negociações proseguissem na Europa, entre os dois governos e ouvidas as duas companhias. É evidente, que o seu intuito consistia em chamar para este terreno e para esta occasião todos os accordos do caminho de ferro, em que tanto tinha insistido, e cuja conveniencia ninguem ousava contestar. Se a nova fronteira era de vantagem para a companhia portugueza e conveniente para os interesses da exploração do caminho de ferro, justo era que se attendesse tambem a todas as demais con-

[1] Serie J, n.º 15.

pour l'emplacement des stations terminus, le gouvernement transvaalien déclare qu'il veut tenir compte de ces considérations et qu'il va donner des instructions à son ministre en Europe pour que les négociations soient poursuivies entre les deux pays d'accord avec les deux compagnies.

Voilà où en était la question à l'époque où l'on s'occupait d'inaugurer provisoirement la partie de ligne déjà construite. En ce qui concernait le chemin de fer on connaissait le point exact où il devrait traverser la frontière, et si le gouvernement portugais, usant de ses droits, avait voulu insister dès lors sur l'achèvement de la ligne, la compagnie, pour s'y soustraire, n'aurait pas pu invoquer comme argument l'absence de la délimitation de frontière.

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? pourquoi le gouvernement portugais, au lieu d'exiger l'exécution de cet engagement, s'est-il adressé à la compagnie dans les termes conciliants de sa dépêche du 31 janvier 1888[1], sollicitant sa coopération pour obtenir une frontière plus avantageuse et lui conseillant de procéder à la construction du tronçon de 7 kilomètres qui se trouvait à l'abri de toute contestation?

La raison en est bien simple et ressort clairement des documents relatifs à cette question. Dans sa réponse du 23 novembre, le gouvernement du Transvaal, loin de repousser la proposition du Portugal, s'était montré disposé à l'accepter. Il voulait toutefois que les négociations se poursuivissent en Europe entre les deux gouvernements et après que les deux compagnies eussent été entendues à ce sujet. Son but était évidemment de provoquer à cette occasion la discussion relative aux accords sur différentes questions d'exploitation du chemin de fer, accords que le gouvernement transvaalien avait tant réclamés, et dont personne ne contestait la convenance et l'utilité. Si la nouvelle frontière offrait des avantages pour la compagnie portugaise et pour les intérêts de l'exploitation du chemin de

[1] Série J, n° 15.

dições em que as duas emprezas tinham de se entender para segurança dos mesmos interesses. O accordo de tarifas era uma, senão a principal d'essas condições; e o governo portuguez sabia já, por telegramma do engenheiro Machado em 10 de janeiro de 1888[1], que o Transvaal, considerando a linha 14 A como fronteira segundo o tratado de 1869, estava decidido a fazer do accordo de tarifas condição *sine qua non* da sua annuencia á amplificação desejada por parte de Portugal.

Pedia-se, portanto, a cooperação da companhia portugueza para que facilitasse esse accordo, a fim de se conseguir uma melhor fronteira para Portugal e um melhor *terminus* para a linha portugueza.

Sem querermos precipitar a narrativa dos factos, é occasião de os approximar para se ver até que ponto se abusava do contrato e se sophismou a sua execução. Sabemos que serie de circumstancias habilitaram a companhia a poder falar arrogantemente do seu direito quanto á fixação das tarifas. Usando mal d'esse chamado direito, fixou as primeiras tarifas em condições taes que eram nada menos do que prohibitivas. Poderia o governo ter intervindo no caso e pôr o seu veto a semelhante absurdo? É para nós fóra de duvida que sim; mas quando se entendesse o contrario, ninguem contestará que o governo tinha o direito de não consentir na exploração provisoria, obrigando assim, indirectamente, a companhia a ser rasoavel na fixação das tarifas. Todavia, consentiu na exploração provisoria com essas tarifas e concedeu a prorogação de tres mezes para a conclusão da linha.

Chega-se ao fim dos tres mezes, e o governo póde então fazer o que veiu a fazer em 24 de outubro de 1888, isto é, declarar

[1] Serie K, n.º 20.

fer, il était bien juste que l'on tint compte également de toutes les autres conditions au sujet desquelles les deux entreprises devaient s'entendre pour la garantie de ces mêmes intérêts. L'une, si non la principale de ces conditions, était une entente sur les tarifs, et le gouvernement portugais savait déjà, par un télégramme de l'ingénieur Machado du 10 janvier 1888[1], que le Transvaal, considérant la ligne 14 A comme frontière d'après le traité de 1869, était décidé à faire de la question des tarifs une condition *sine qua non* de son acquiescement à la ligne de frontière proposée par le Portugal.

Le gouvernement portugais demandait donc la coopération de la compagnie portugaise pour faciliter cet accord, dans le but d'obtenir une frontière plus commode pour le Portugal et un meilleur *terminus* pour la ligne portugaise.

Sans vouloir précipiter la narration des faits, c'est ici l'occasion de les rapprocher pour voir jusqu'à quel point on a abusé de la concession et à combien de subterfuges on a eu recours dans son exécution. Nous connaissons la série de circonstances qui ont permis à la compagnie d'invoquer avec tant d'arrogance son droit de fixer les tarifs. Utilisant mal ce prétendu droit, elle établit ses premiers tarifs dans des conditions tout à fait prohibitives. Le gouvernement portugais pouvait-il alors intervenir et opposer son veto à une semblable absurdité? A notre avis, il est certain qu'il le pouvait; mais même en admettant le contraire, personne ne saurait contester que le gouvernement n'eût été dans son droit en refusant de consentir à l'exploitation provisoire, aussi longtemps que la compagnie n'avait pas arrêtés des tarifs raisonnables et modérés. Néanmoins le gouvernement autorisa l'exploitation provisoire avec ces tarifs et accorda une prorogation de trois mois pour l'achèvement de la ligne.

Ce délai de trois mois s'écoula et le gouvernement portugais aurait pu agir comme il le fit le 24 octobre 1888, c'est-à-dire de

[1] Série K, n.º 20.

á companhia qual é o ponto da fronteira, em que o caminho de ferro tem de passar, e fixar-lhe o praso dentro do qual deverá estar construida a ultima secção e com ella toda a linha ferrea. Não o fez, porque, zelando os interesses da colonia e da empreza, pretende conseguir a amplificação da fronteira. Para isso, torna-se-lhe necessario o accordo de tarifas, a respeito do qual a companhia lhe tem manifestado sentimentos de adhesão. Contando com essa disposição, põe de parte os meios coercivos, pede quando póde mandar, e promette á companhia continuar a usar de toda a benevolencia para lhe facilitar a execução do contrato, esperando que ella corresponda, usando rasoavelmente das faculdades que lhe pertencem.

Vae ver-se o modo como se correspondeu, que se resume em pouco. Perderam-se mais nove mezes, janeiro a outubro de 1888; o governo teve de desistir da amplificação da fronteira porque não houve meio de se conseguir o accordo de tarifas; a companhia não deu um passo na construcção da ultima secção e nem sequer tratou de submetter á approvação do governo o projecto respectivo; e, para se pôr cobro a este deploravel estado de cousas, fecha-se o parenthesis aberto em 31 de janeiro, fixando-se o novo e ultimo praso para a conclusão da linha pela portaria de 24 de outubro de 1888.

As instrucções de 13 de janeiro de 1888, dadas pelo sr. Blockland ao consul do Transvaal em Lisboa[1], eram francas e explicitas: «promova o governo portuguez que se faça o accordo de tarifas e o Transvaal acceitará como fronteira a linha — 14 D, e, quanto ao terreno D E F, fará as concessões necessarias para que a linha portugueza fique com espaço sufficiente para estação e alfandega».

Em dois officios de 10 de março[2], um

[1] Serie K, n.º 21.

[2] Serie K, n.º 22 e 22-B.

fixer à la compagnie le point de la frontière où le chemin de fer devait passer et le délai dans lequel devait être achevée la dernière section de la ligne ferrée. Le gouvernement ne le fait pas, parce que, voulant favoriser les intérêts de la colonie et de l'entreprise, il avait en vue d'obtenir l'amélioration de la ligne frontière. A cet effet l'accord sur les tarifs devenait indispensable, et la compagnie avait déjà manifesté des sentiments d'adhésion sur ce point. Comptant donc sur ces bonnes dispositions, le gouvernement met de côté les mesures coercitives. Il prie, lorsqu'il a le droit d'ordonner, et promet à la compagnie de continuer à user de bienveillance à son égard pour lui faciliter l'exécution de sa concession, espérant qu'elle se rendra digne de cette bienveillance en usant raisonnablement des avantages dont elle dispose.

Nous allons voir de quelle manière la compagnie répond à la conduite généreuse du gouvernement portugais. Les faits sont faciles à résumer. Neuf mois s'écoulent en pure perte (janvier à octobre 1888). Le gouvernement doit renoncer à l'extension de sa ligne de frontière car il lui est impossible d'obtenir un accord sur les tarifs. La compagnie n'a rien fait pour la construction de la dernière section et le projet même y relatif n'a pas été présenté au gouvernement. Pour mettre un terme à ce déplorable état de choses, on ferme la parenthèse ouverte le 31 janvier, en fixant un nouveau et dernier délai pour l'achèvement de la ligne.

Les instructions du 13 janvier 1888, envoyées par le ministre Blockland au consul du Transvaal à Lisbonne[1], étaient franches et explicites: «que le gouvernement portugais, disaient-elles, obtienne l'accord des tarifs, et le Transvaal acceptera comme frontière la ligne 14 D; quant au terrain D E F, il fera toutes concessions nécessaires pour que la ligne portugaise puisse disposer d'un emplacement suffisant à l'établissement de sa station et de la douane».

Dans deux dépêches du 10 mars[2], l'une

[1] Série K, nº 21.

[2] Série K, nº 22 e 22-B.

para o ministro da marinha, outro para o governador geral de Moçambique, queixa-se abertamente o secretario d'estado da republica, da má vontade da companhia portugueza e do firme proposito, em que ella parece estar, de não fazer accordo algum com a companhia hollandeza, bem como de não concluir a linha. Essa má vontade tinha-se tornado tão patente, diz elle, que o governo portuguez já a não póde pôr em duvida e não tem outros recursos senão, ou coagir a companhia a fazer o accordo ou retirar-lhe a concessão. E tal era o desejo da republica, de que se saísse d'esta situação tão prejudicial aos interesses dos dois paizes, que não duvida offerecer-se a tomar uma parte dos encargos que porventura adviessem da rescisão da concessão.

De facto, estava-se no quinto anno de existencia da concessão portugueza, sem que o Transvaal, por falta de meios de transporte para o seu material e de meios de segurança para a futura exploração do seu caminho de ferro, tivesse podido encetar quaesquer trabalhos de construcção. Tinha concessionarios habilitados para isso; tinha os meios pecuniarios para o fazer de conta propria, se os concessionarios lhe faltassem; eram cada vez mais instantes as necessidades do seu commercio quanto a communicações rapidas com a costa; sobravam-lhe offertas e propostas para outras ligações ferro-viarias com a vizinha republica e com as colonias inglezas; e tudo isto, tantos interesses, o trabalho e a aspiração de tantos annos, se achava à mercê da inercia de uma companhia e da especulação que com ella se acobertava! Como é que o governo portuguez podia consentir em tantas sophismações, sem se arriscar a comprometter todo o futuro da sua possessão?

adressée au ministre de la marine, l'autre au gouverneur général de Moçambique, le secrétaire d'état de la république se plaint ouvertement de la mauvaise volonté de la compagnie portugaise et de la ferme intentention qu'elle manifeste de refuser toute entente avec la compagnie hollandaise aussi bien que de ne pas achever sa ligne. Cette mauvaise volonté, dit-il, est tellement évidente que le gouvernement portugais ne peut plus en douter, et qu'il n'a d'autre ressource que d'obliger la compagnie à conclure l'accord promis ou de lui retirer la concession. La république transvaalienne avait tellement à cœur que l'on sortît de cette situation si nuisible aux intérêts des deux pays, qu'elle offrait de prendre à sa charge une partie des frais pouvant résulter du retrait de la concession.

Il y avait déjà cinq ans, en effet, que la concession portugaise avait été accordée, sans que le Transvaal eût pu commencer ses travaux faute de moyens de transport de son matériel, et de conditions de sécurité pour la future exploitation de sa ligne. Il avait à sa disposition des concessionnaires en mesure d'entreprendre la construction; il possédait les moyens pécuniaires indispensables pour la faire pour son propre compte si les concessionnaires venaient à lui manquer; le développement de son commerce exigeait plus impérieusement de jour en jour des voies de communication rapides avec le littoral; de tous côtés affluaient au Transvaal des offres et des propositions pour d'autres raccordements par chemin de fer avec la république voisine et avec les colonies anglaises, et en dépit de toutes ces circonstances il fallait que tous les travaux, tous les intérêts en jeu, les efforts et les espérances de tant d'années, se trouvassent en échec devant l'inertie d'une compagnie, et devant les projets de spéculation de ceux qui se retranchaient derrière elle! Comment le gouvernement portugais pouvait-il consentir à prolonger une situation semblable sans risquer de compromettre l'avenir de sa colonie africaine?

Em 12 de junho de 1888[1], uma nota do sr. Beelaerts van Blockland resume o estado da questão perante o governo portuguez, referindo-se expressamente a toda a especulação que se está fazendo á sombra das duas companhias, e declarando que o seu governo ordenou á companhia transvaaliana que não encetasse trabalhos alguns emquanto a questão com a companhia portugueza não estivesse liquidada.

Destacâmos d'esse documento diplomatico os seguintes pungentes periodos:

«Malgré tous les efforts du gouvernement de la République et de la compagnie transvaalienne, l'affaire n'est pas encore avancée d'un pas, et cependant je doute fort qu'il soit prudent pour nos gouvernements respectifs de rester inactifs dans ces parages et de se laisser surprendre par les événements.

«Nos gouvernements ont là des intérêts à défendre qui me paraissent réellement identiques. S'ils unissent leurs efforts, le Portugal pourra obtenir un port de mer supérieur, alimenté constamment par la prospérité croissante de la République.

«Au moment où nous sommes il n'y a encore qu'un seul obstacle contre la réalisation de cet avenir, ce sont les intérêts privés de mr. Mac-Murdo, qui depuis plus de quatre ans déjà tient et retient *de facto* la concession de la section portugaise du chemin de fer et s'en sert absolument à sa guise, nonobstant toutes les compagnies derrière lesquelles il s'abrite.

«Ces compagnies n'ont pas de pouvoir réel et de vie sûre, mais ne servent qu'à jeter de la poudre aux yeux et à masquer les desseins personnels du concessionnaire. Ce concessionnaire est incontestablement en défaut, n'ayant pas achevé sa ligne dans le temps prescript par le gouvernement portugais. Il s'excuse en alléguant la question de frontière. Cependant il est clair que ceci n'est qu'un prétexte, puisqu'il y a encore 8 à 9 kilomètres de chemin de fer à construire, tandis que le terrain douteux de la frontière est de moins d'un seul kilomètre.

[1] Serie M, n.° 1.

Une note de mr. Beelaerts van Blockland au gouvernement portugais, en date du 12 juin 1888[1], résume l'état de la question. Mr. Blockland y fait expressement allusion à toutes les spéculations pratiquées à l'ombre des deux compagnies, et déclare que son gouvernement a ordonné à la compagnie transvaalienne de ne commencer aucun travail tant que la question pendante avec la compagnie portugaise ne serait pas vidée.

Nous extrayons de ce document diplomatique les navrantes déclarations ci-après:

«Malgré tous les efforts du gouvernement de la République et de la compagnie transvaalienne, l'affaire n'est pas encore avancée d'un pas, et cependant je doute fort qu'il soit prudent pour nos gouvernements respectifs de rester inactifs dans ces parages et de se laisser surprendre par les événements.

«Nos gouvernements ont là des intérêts à défendre qui me paraissent réellement identiques. S'ils unissent leurs efforts, le Portugal pourra obtenir un port de mer supérieur, alimenté constamment par la prospérité croissante de la République.

«Au moment où nous sommes il n'y a encore qu'un seul obstacle contre la réalisation de cet avenir, ce sont les intérêts privés de mr. Mac-Murdo, qui depuis plus de quatre ans déjà tient et retient *de facto* la concession de la section portugaise du chemin de fer et s'en sert absolument à sa guise, nonobstant toutes les compagnies derrière lesquelles il s'abrite.

«Ces compagnies n'ont pas de pouvoir réel et de vie sûre, mais ne servent qu'à jeter de la poudre aux yeux et à masquer les desseins personnels du concessionnaire. Ce concessionnaire est incontestablement en défaut, n'ayant pas achevé sa ligne dans le temps prescrit par le gouvernement portugais. Il s'excuse en alléguant la question de frontière. Cependant il est clair que ceci n'est qu'un prétexte, puisqu'il y a encore 8 à 9 kilomètres de chemin de fer à construire, tandis que le terrain douteux de la frontière est de moins d'un seul kilomètre.

[1] Série M, n° 1.

«Il est parfaitement établi que mr. Mac-Murdo ne se préoccupe nullement d'arriver à une entente avec la compagnie transvaalienne. Les directeurs de cette compagnie sont allés deux fois le voir à Londres et n'ont pas même pu entamer une négociation sérieuse sur les tarifs. Moi-même j'ai visité mr. Mac-Murdo à Londres en février dernier et j'ai dû constater qu'il n'avait aucune tendance à arranger des tarifs réciproques, mais ne songeait qu'à vendre ses actions à un prix exorbitant. Il paraît qu'il estime que la valeur spéculative de ses actions baisserait aux yeux de différents groupes anglais — on nomme entre autres sir D. Currie — si un arrangement avec la compagnie transvaalienne était conclu préalablement.

«Je sais bien que les *bondholders* de sa compagnie anglaise ont un tout autre intérêt et préféreraient un arrangement, mais, comme vous savez, ils n'ont pas de pouvoir réel.»

A nota termina por lembrar um de tres alvitres: ou a rescisão da concessão; ou a permissão do *tramway* prometido em 1884; ou o accordo immediato de tarifas.

Na mesma occasião, um telegramma de Pretoria pedia resposta ao officio de 10 de março, e revelava o descontentamento do governo da republica pela incerteza do futuro.

O ministro respondeu para Pretoria, que o governo tinha o assumpto muito a peito, continuando em negociações com o sr. Blockland [1]; e a este offerece a seguinte contra-proposta: exigir-se da companhia a immediata apresentação do projecto da ultima secção e a construcção d'esta, bem como o accordo de tarifas desejado pelo Transvaal; obrigando-se este a fixar a fronteira como estava proposta, e a formular o plano de tarifas internacionaes com accordo previo do governo portuguez. Se a companhia se oppozesse, teria então logar a concessão do *tramway*, ou, de preferencia, a de um canal pelo Incomati [2].

[1] Serie M, n.º 2.
[2] Serie M, n.º 3.

«Il est parfaitement établi que mr. Mac-Murdo ne se préoccupe nullement d'arriver à une entente avec la compagnie transvaalienne. Les directeurs de cette compagnie sont allés deux fois le voir à Londres et n'ont pas même pu entamer une négociation sérieuse sur les tarifs. Moi-même j'ai visité mr. Mac-Murdo à Londres en février dernier et j'ai dû constater qu'il n'avait aucune tendance à arranger des tarifs réciproques, mais ne songeait qu'à vendre ses actions à un prix exorbitant. Il paraît qu'il estime que la valeur spéculative de ses actions baisserait aux yeux de différents groupes anglais — on nomme entre autres sir D. Currie — si un arrangement avec la compagnie transvaalienne était conclu préalablement.

«Je sais bien que les *bondholders* de sa compagnie anglaise ont un tout autre intérêt et préféreraient un arrangement, mais, comme vous savez, ils n'ont pas de pouvoir réel.»

La note conclut en émettant trois avis: le retrait de la concession, l'autorisation du tramway promis en 1884, ou l'accord immédiat sur les tarifs.

A la même occasion, un télégramme de Pretoria réclame une réponse à la dépêche du 10 mars, et révèle le mécontentement du gouvernement de la république en regard des incertitudes que l'avenir lui réserve.

Le ministre répond à Pretoria que le gouvernement portugais prend cette affaire à cœur et qu'il poursuit ses négociations avec mr. Blockland [1]. A ce dernier il adresse la contre-proposition suivante: exiger de la compagnie la présentation immédiate du projet de la dernière section ainsi que sa construction; réclamer à la compagnie l'accord au sujet des tarifs demandé par le Transvaal, celui-ci s'engageant à fixer comme ligne de frontière celle qui avait été proposée, et à formuler le plan des tarifs internationaux avec accord préalable du gouvernement portugais. Si la compagnie réfusait d'obtempérer à ces demandes, la concession du tramway serait dès lors octroyée ou de préférence celle d'un canal par l'Incomati [2].

[1] Série M, nº 2.
[2] Série M, nº 3.

Em resposta a esta contra-proposta, o sr. Blockland põe como condição á acceitação da fronteira pelas balizas 14, 15 e 17 até B, que o governo portuguez se obrigue a que, no dia 1 de dezembro de 1888, ou esteja a linha ferrea concluida, ou se tenha feito o accordo entre as duas companhias sob os auspicios dos dois governos; e no caso de se não realisar qualquer das hypotheses, que o governo portuguez se comprometta á concessão de um *tramway* a vapor desde a bahia de Lourenço Marques até Komatipoort [1].

Esta resposta foi dirigida da Haya em data de 14 de julho de 1888. Na mesma data, o ministro de Portugal na Hollanda confirmava as condições postas pelo governo de Pretoria á acceitação da convenção de limites, manifestando comtudo a esperança de que essa convenção pudesse ser assignada sem conter artigo algum sobre tarifas, desde que o governo portuguez se mostrasse habilitado a fazer acceitar pela companhia portugueza o accordo sobre este ponto [2].

Por esse tempo recebeu-se do governo do Transvaal o projecto que deveria servir de base a qualquer accordo entre os dois paizes com relação á fixação de tarifas do trafico internacional.

Para apreciar esse documento nomeou o governo portuguez uma commissão de engenheiros por portaria de 11 de agosto de 1888 [3].

O parecer d'essa commissão, em data de 13 de agosto, levanta como questão previa a interferencia do governo na fixação das tarifas; e sustenta á face do contrato, da legislação especial sobre caminhos de ferro, e de todos os precedentes estabelecidos, que o governo tem o direito de approvação sobre as tarifas da empreza [4].

O procurador geral da corôa, ouvido sobre a mesma questão, emitte a sua consulta

[1] Serie M, n.° 5.
[2] Serie M, n.° 6.
[3] Serie M, n.° 7.
[4] Serie M, n.° 8.

Dans sa réponse à cette contre-proposition, mr. Blockland impose comme condition à l'acceptation de la ligne de frontière, suivant les balises 14, 15 et 17 jusqu'en B, que le gouvernement portugais s'engage à obtenir pour le 1er décembre l'achèvement complet de la ligne ou un accord entre les deux compagnies effectué sous les auspices des deux gouvernements. Dans le cas où aucune de ses deux hypothèses ne se réaliserait, le gouvernement portugais s'obligerait à accorder la concession d'un tramway à vapeur, de Lourenço Marques au Komatipoort [1].

Cette réponse fut envoyée de La Haye le 14 juin 1888. A la même date, le ministre du Portugal en Hollande confirmait les conditions imposées par le gouvernement de Pretoria pour l'acceptation de la convention touchant la question des limites. Il manifestait toutefois l'espoir que cette convention serait signée sans qu'il y fût fait mention d'aucun article à propos des tarifs, pourvu que le gouvernement portugais démontrât qu'il était en mesure de faire accepter par la compagnie portugaise l'accord sur ce point [2].

Vers la même époque, le gouvernement transvaalien envoyait le projet devant servir de base à un accord entre les deux pays relativement à la fixation des tarifs du trafic international.

Pour apprécier ce document, le gouvernement portugais nomma une commission d'ingénieurs, par l'arrêté ministériel du 11 août [3].

Le préavis de cette commission, en date du 13 août, soulève, comme question préalable, l'ingérence du gouvernement dans la fixation des tarifs, et soutient en présence de la concession, de la législation spéciale des chemins de fer et de tous les précédents établis, que le gouvernement a le droit d'approbation sur les tarifs de l'entreprise [4].

Le procureur général de la couronne, consulté à ce propos, émit l'avis du 31

[1] Série M, n° 5.
[2] Série M, n° 6
[3] Série M, n° 7.
[4] Série M, n° 8.

de 31 de agosto [1], em que com larga copia de argumentos sustenta a mesma doutrina do parecer da commissão.

Com officio de 5 de setembro [2], foi o projecto de accordo remettido á companhia, a fim de declarar se se conformava com as suas disposições. Ponderava-se-lhe a necessidade de não prolongar por mais tempo uma situação tão prejudicial aos interesses publicos; reconhecia-se que com a acceitação do projecto se resolveria a questão pendente sobre a fronteira; e perguntava-se em que praso poderia a companhia dar começo aos trabalhos, depois de realisado o accordo sobre a fronteira, bem como qual o tempo estrictamente indispensavel para a conclusão da ultima secção cujo projecto original a companhia tinha já em seu poder.

A este officio respondeu a companhia com os seus dois officios de 20 de setembro e 12 de outubro de 1888 [3]. No primeiro diz que vae remetter o projecto de accordo para os directores de Londres o examinarem, sem prejuizo do estudo que a direcção portugueza vae fazer do assumpto. A parte d'esse officio, em que se agradece ao ministro o ter conseguido que a companhia neerlandeza apresentasse a final uma proposta de tarifas, e em que se attribue a essa companhia toda a responsabilidade pela demo a que tem havido, ponderando-se que ainda mais que os interesses publicos tem os interesses da companhia sido lesados por esse motivo, parecia indicar um tal desejo de se chegar a accordo e de se concluir a linha ferrea, que toda a subsequente polemica que se vae seguir, toda a chicana de que se vae usar, são duplamente censuraveis aos olhos da critica imparcial.

No officio de 12 de outubro já a direcção portugueza se dá por inteirada da resposta de Londres sobre o projecto de accordo, mas ainda não póde dizer o resultado do seu proprio estudo. N'este officio declara-se, que a companhia começará a construcção

[1] Serie M, n.º 9.
[2] Serie M, n.º 10.
[3] Serie M, n.ºs 11 e 12.

août [1], où il soutient, par de nombreux arguments à l'appui, la même doctrine que la commission.

Par dépêche du 5 septembre [2], le projet est envoyé à la compagnie pour qu'elle déclare si elle se conforme à ses dispositions. Le gouvernement portugais y fait ressortir la nécessité de faire cesser une situation si préjudiciable aux intérêts publics. Il reconnaît que l'acceptation de ce projet serait une solution à la question pendante de la frontière. Il demande dans quel délai la compagnie pourrait commencer les travaux après la fixation des limites, et quel serait le temps strictement indispensable pour l'achèvement de la dernière section dont la compagnie possède le projet original.

La compagnie répondit à cette dépêche par ses deux lettres du 20 septembre et du 12 octobre 1888 [3]. Dans la première, elle annonce qu'elle va soumettre le projet d'accord à l'examen des directeurs de Londres, indépendamment de l'étude à laquelle la direction portugaise procédera de son côté sur la question. La compagnie portugaise remercie le ministre d'avoir obtenu que la compagnie néerlandaise présentât enfin un projet de tarif, et insinue que c'est à cette compagnie qu'il y a lieu d'attribuer toute la responsabilité du retard apporté à cette solution, retard encore plus préjudiciable aux intérêts de la compagnie portugaise qu'à ceux du public. Ces félicitations et ses remerciements, qui semblaient indiquer un si grand désir d'arriver à une entente et de terminer la construction de la ligne, rendent plus blamâble encore, pour tout homme impartial, la polémique tracassière à laquelle va se livrer la compagnie.

Dans sa lettre du 12 octobre, la direction portugaise déclare qu'elle a déjà connaissance de l'opinion des directeurs de Londres au sujet de l'accord, mais qu'elle ne peut encore faire connaître le résultat de ses propres études. Elle ajoute dans cette même

[1] Série M, n° 9
[2] Série M, n° 10.
[3] Série M, n°s 11 et 12.

dos ultimos kilometros, logo que lhe seja notificado officialmente o ponto definitivo da fronteira, salvo qualquer reclamação a que a companhia se julgue com direito.

Sabía a direcção que a acceitação do projecto era condição para o accordo sobre a fronteira. Demorar aquella era protelar este, e na sua mão ficava portanto a chave da situação, a pretexto de uns estudos que no officio anterior se diziam immediatos.

A resposta da companhia vae forçar o governo a usar da linha 14 A, cuja acceitação era facto consummado desde novembro de 1887. Todavia, o ministro ainda tenta, junto do representante do Transvaal, a fixação da fronteira na linha 14 a 16, que era a primitiva proposta portugueza.

O consul do Transvaal, porém, não acceita e insiste na linha 14 A. É a correspondencia trocada em 22 e 23 de outubro [1].

Tem, pois, o governo de se curvar perante a urgencia das circumstancias, acceitando uma solução que tantos sacrificios empregára para melhorar. Vae usar da linha 14 A, que é uma má fronteira e que é menos do que aquillo a que o tratado de 1869 lhe dava direito, mas prefere isso a deixar protelar uma situação, que ninguem teria a coragem de defender ostensivamente. A companhia correspondeu mal á benevolencia de que se usou para com ella, e deixando-se arrastar inconscientemente sob o influxo de interesses que não são os seus nem os do governo, comprometteu uns e outros, sem aproveitar a ninguem.

A portaria de 24 de outubro [2] notificou officialmente á companhia que o *terminus* da

[1] Serie M, n.os 13 e 14.
[2] Serie M, n.o 15.

lettre qu'elle commencera la construction du dernier tronçon de la ligne aussitôt qu'on lui aura notifié officiellement le point définitif de la frontière, sous réserve toutefois des réclamations qu'elle estimerait, le cas échéant, avoir le droit de formuler.

La direction savait bien que l'acceptation du contrat était une condition de l'accord définitif relatif à la détermination de la frontière. Retarder cette acceptation c'était ajourner l'accord, et partant, garder entre ses mains la clef de la situation, sous un simple prétexte d'études annoncés comme immédiates dans sa lettre antérieure.

En tous cas la réponse de la compagnie portugaise va forcer le gouvernement à se servir de la ligne 14 A, dont l'acceptation était un fait consommé depuis novembre 1887 Le ministre tente encore, toutefois, d'obtenir du représentant du Transvaal la fixation de la frontière sur la ligne 14 à 16 primitivement proposée par le Portugal.

Mais le consul du Transvaal n'accepte point et insiste sur la ligne 14 A. C'est ce qui fait l'objet de la correspondance échangée entre les deux pays les 22 et 23 octobre [1].

Le gouvernement n'a donc plus qu'à s'incliner devant l'urgence des circonstances, et à accepter une solution qu'il s'était efforcé d'améliorer au prix de tant de sacrifices. Il va se servir de la ligne 14 A, qui établit une mauvaise limite de frontière et lèse les droits que lui octroyait le traité de 1869. Il aime encore mieux cette solution que de prolonger une situation que personne n'aurait eu ostensiblement le courage de défendre. Et c'est ainsi que la compagnie le dédommage de la bienveillance qu'il a toujours eue à son égard. Inconsciente, elle se laisse entraîner par un courant d'intérêts qui ne sont ni les siens, ni ceux du gouvernement, et cela sans utilité pour personne.

L'arrêté ministériel du 24 octobre [2] notifie officiellement à la compagnie que le *ter-*

[1] Série M, n.os 13 et 14.
[2] Série M, no 15.

linha portugueza era o ponto A do desenho junto á mesma portaria (o mappa esboço do engenheiro Machado). O praso de oito mezes ficava fixado para a conclusão definitiva da linha ferrea nos termos do artigo 1.º do contrato de 14 dezembro de 1883. Esse praso substituiria para todos os effeitos o praso do artigo 40.º do dito contrato, comprehendendo-se n'elle o periodo necessario para apresentação e approvação dos estudos e do projecto dos ultimos kilometros, não podendo o governo demorar por mais de quinze dias a sua resolução sobre os mesmos estudos e projecto.

O que ha de a companhia dizer contra esta resolução do governo, que devêra ser a primeira a applaudir e a desejar, nos termos das suas proprias declarações anteriores? É melhor transcrevel-o do que extractal-o.

Depois de allegar que a portaria não traduz com extrema fidelidade as palavras do seu officio de 12 de outubro, porque este empregou a expressão *ponto definitivo da fronteira,* e a portaria attribuía-lhe a de *ponto terminus;* depois de figurar a objecção que o governo faria a esta observação, quando sustentasse a synonymia entre ponto *terminus* e fronteira, synonymia com que aliás a companhia concorda; diz o seguinte:

«Não poderia haver a esse respeito no nosso espirito tambem a minima duvida, se no officio com que o ministerio da marinha e do ultramar acompanhou um projecto de tarifas, elaborado pela companhia do caminho de ferro do Transvaal, v. ex.ª não nos dissesse claramente que estava ainda dependente de um accordo, que o ministerio desejava, a acceitação pelo Transvaal da fronteira que o governo portuguez desejava e nos indicava. Essa fronteira era, portanto, puramente hypothetica, e de modo nenhum definitiva. Como póde, pois, o governo indicar-nos como ponto *terminus* do nosso caminho de ferro que é, pelo nosso contrato, o que liga Lourenço Marques á *fronteira,* uma *fronteira* que não foi ainda demarcada, que póde variar ámanhã a capricho do governo do Transvaal,

minus de la ligne portugaise se trouve au point A du dessin annexé au même arrêté (carte-ébauche de l'ingénieur Machado). Il y est fixé un délai de huit mois pour l'achèvement définitif de la ligne ferrée, aux termes de l'article 1er de la concession du 14 décembre 1883. Ce délai remplace pour tous les effets celui prescrit à l'article 40 de la même concession et comprend la période nécessaire pour la présentation et l'approbation des études et du projet du dernier tronçon. Le gouvernement est tenu de ne pas prolonger au delà de quinze jours sa résolution sur ces études et ce projet.

Que va objecter la compagnie contre cette décision du gouvernement qu'elle devrait être la première à désirer et à applaudir, conformément à ses propres déclarations antérieures? Mieux vaut ici transcrire que de produire des extraits.

Après avoir allégué que l'arrêté ministériel ne traduit pas fidèlement les termes de la lettre du 12 octobre, parce que celle-ci disait *point définitif* de la frontière et que l'arrêté dit *point terminus;* après avoir simulé l'objection du gouvernement à cette observation, en soutenant la synonymie entre point *terminus* et frontière, synonymie sur laquelle d'ailleurs la compagnie est d'accord, elle ajoute:

«Il ne pourrait y avoir non plus dans notre esprit le moindre doute à cet égard, si, dans la dépêche du ministère de la marine et des colonies, qui a accompagné le projet de tarifs préparé par la compagnie du chemin de fer du Transvaal, votre excellence ne nous eut dit clairement que l'acceptation par le Transvaal de la frontière, que le gouvernement désirait et nous indiquait, dépendait d'un accord voulu par le ministère. Cette frontière était, donc, purement hypothétique et aucunement définitive. Le gouvernement comment peut-il donc marquer comme point *terminus* de notre chemin de fer qui, d'après notre contrat, doit relier Lourenço Marques à la *frontière,* une *frontière* qui n'a pas encore été réglée, laquelle peut changer du jour au lendemain à la fantaisie du gouverne-

que póde recuar, deixando o nosso caminho de ferro ainda distanciado do Transvaal, que póde avançar, confiscando-nos a parte da linha construida, que se achará inesperadamente em territorio estrangeiro? Sabe v. ex.ª que é o facto de não estar definitivamente marcada a fronteira que nos tem impedido até hoje de proseguirmos na construcção da nossa linha. Foi com essa allegação que respondemos ao illustre antecessor de v. ex.ª, e não teve elle duvida em reconhecer a justiça das nossas allegações. Foi assim que ficámos esperando, com plena adhesão do ministerio da marinha, a resolução d'essa questão essencialissima. Se a questão se acha resolvida, se o ponto indicado por v. ex.ª é o de *fronteira definitiva,* nada temos a dizer, e executaremos o que promettemos e com as resalvas que indicâmos. Se está ainda pendente a questão, e sujeita á decisão final de um dos governos, se o *ponto terminus,* a que a portaria assignada por v. ex.ª tão persistentemente se refere, não é a fronteira, a *fronteira definitiva* a que nos referimos, v. ex.ª de certo não estranhará que protestemos a favor do nosso direito contra as determinações de uma portaria, que teria sobretudo o inconveniente de se basear n'uma affirmação menos exacta, visto que inexactamente se refere aos termos da nossa declaração, e n'essa declaração, comtudo, se baseia para tomar a deliberação que v. ex.ª houve por bem communicar-nos [1].»

A objecção reduz-se a pôr em duvida a verdade da portaria, quanto á demarcação da fronteira n'este ponto. A companhia não se satisfaz com a notificação official do ponto *terminus;* pretende tambem saber, como é que o governo portuguez se desembaraçou da meada em que o julgavam preso. É como se dissesse: se a construcção depende da fixação da fronteira e se esta fixação de-

[1] Serie M, n.º 16.

ment du Transvaal, qui peut être reculée, laissant notre chemin de fer encore éloigné du Transvaal, ou susceptible d'être avancée, avec confiscation de la partie de la ligne construite qui se trouvera inopinément sur un territoire étranger? Votre excellence sait que c'est la circonstance que la frontière n'est pas encore définitivement marquée qui, jusqu'à ce jour, nous a empêché de poursuivre la construction de notre ligne. C'est avec cette allégation que nous avons répondu à l'illustre prédécesseur de votre excellence et il n'a pas hésité à reconnaître le bien fondé de nos allégations. C'est ainsi qu'avec l'entière adhésion du ministère de la marine nous sommes restés dans l'attente de la décision de cette question fort essentielle. Si la question est décidée, si le point indiqué par votre excellence est celui de la *frontière définitive,* nous n'avons rien à objecter et nous exécuterons ce que nous avons promis avec les réserves que nous avons faites. Si l'affaire se trouve encore en suspens et dépend de la résolution finale d'un des gouvernements, si le *point terminus,* auquel se rapporte, d'une façon si persistante, l'arrêté ministériel signé par votre excellence n'est pas la frontière, la *frontière définitive* dont nous avons parlé, votre excellence ne sera certainement pas surprise que nous protestions en faveur de notre droit contre les dispositions d'un arrêté qui aurait surtout l'inconvénient de se baser sur une assertion inexacte, puisqu'elle se rapporte inexactement aux termes de notre déclaration et, cependant, c'est sur cette déclaration que votre excellence se fonde pour prendre la résolution qu'elle a jugé à propos de nous communiquer [1].»

L'objection de la compagnie se réduit à mettre en doute l'exactitude de l'arrêté touchant la fixation de la frontière en ce point-là. La compagnie ne se considère pas comme satisfaite de la notification officielle du point *terminus.* Elle veut encore savoir comment le gouvernement portugais a pu se dégager de la trame ourdie autour de lui. Cela équivalait à dire: si la construction de

[1] Série M, nº 16.

pende do accordo de tarifas, como é que o governo chegou a obter o accordo ácerca da fronteira, se nós não fizemos ainda o accordo ácerca das tarifas?

A portaria de 29 de outubro[1], com que se respondeu, não teve em vista explicar o phenomeno, nem entrar em discussões bysantinas. Limita-se a esclarecer a companhia sobre a fixação do *terminus* para os effeitos do seu contrato, e a tranquillisal-a sobre a futilidade dos seus receios. Acrescentava, comtudo, que Sua Magestade El-Rei mandava tambem declarar:

«3.° Que não compete á companhia apreciar, e, portanto, nenhum direito lhe assiste para conhecer os termos em que se estabeleceu finalmente, entre os governos de Portugal e da republica sul-africana, a intelligencia que permittiu determinar e definir desde já, dentro das condições estipuladas no contrato de 14 de dezembro de 1883, os deveres da mesma companhia com respeito á conclusão da secção da linha ferrea de Lourenço Marques a Pretoria, que lhe cumpre construir.»

Esta affirmação final significava uma demonstração official de desagrado a que a companhia não estava habituada.

Em novo officio de 6 de novembro[2], a direcção da companhia, assegurando que a sua intenção não foi discutir os termos da portaria de 24 de outubro, declara que não ousa pedir novas explicações sobre a significação da equivalencia do ponto *terminus*, ficando todavia na intelligencia de que o governo se refere, positiva e claramente, a um ponto definitivamente fixado da fronteira e sendo n'esse sentido que vae officiar aos seus collegas de Londres, para os fins convenientes.

Depois, manifestando-se muito maguada

[1] Serie M, n.° 17.
[2] Serie M, n.° 18.

la ligne dépend de la fixation de la frontière, et si cette dernière est subordonnée à l'accord des tarifs, comment le gouvernement est-il parvenu à obtenir l'accord sur le point de frontière, si nous n'avons pas encore réalisé l'entente au sujet des tarifs?

L'arrêté ministériel du 29 octobre[1] qui s'ensuivit n'a pas eu pour but d'expliquer ce phénomène et bien moins encore d'accepter des discussions bysantines. Il se borne à éclairer la compagnie au sujet de la détermination du point *terminus*, et à la tranquilliser sur la futilité de ses appréhensions. On y ajoutait, cependant, que Sa Majesté le Roi ordonne que l'on déclare aussi:

«3° Qu'il n'est pas de la compétence de la compagnie d'apprécier, qu'elle n'a pourtant aucun droit de connaître les conditions dans lesquelles s'est enfin établie, entre les gouvernements du Portugal et de la république Sud-africaine, l'entente qui a permis de déterminer et de préciser dès maintenant, selon les clauses du contrat du 14 décembre 1883, les obligations de cette société concernant l'achèvement de la section du chemin de fer de Lourenço Marques á Pretoria, qu'il lui incombe de construire.»

Cette affirmation finale constituait une démonstration officielle d'un mécontentement à laquelle la compagnie n'était pas habituée.

Dans une nouvelle lettre du 6 novembre[2], la direction de la compagnie, tout en assurant qu'elle n'a pas eu l'intention de discuter les termes de l'arrêté ministériel du 24 octobre, déclare qu'elle n'ose point demander de nouvelles explications sur la manière de définir le point *terminus*. Elle est toutefois convaincue que le gouvernement se réfère d'une façon claire et positive à un point définitivement fixé de la frontière, et c'est tellement là sa conviction qu'elle va en saisir ses collègues de Londres pour qu'ils agissent en conséquence.

Puis, se montrant excessivement contra-

[1] Série M, n° 17.
[2] Série M, n° 18.

pela censura que julgou ver no trecho acima transcripto da portaria de 29 de outubro, a direcção mal occulta o seu desapontamento.

As suas observações, em termos aliás respeitosos, resumem-se no seguinte:

«Não temos direito nem competencia?! Mas, então, para que é que nos pediram o convenio de tarifas, e por que é que nos disseram que a nossa annuencia resolveria a questão da fronteira? Não foi a companhia que se intrometteu nas relações dos dois governos; quem a chamou a esse terreno foi o proprio governo, pedindo-lhe e aguardando a sua cooperação.»

Inutil e improficuo desforço, porque o governo não se afasta do proposito em que está de acabar com contemporisações. Bastou, talvez, a attitude agora tomada, para se annunciar uma reducção de 75 por cento nas tarifas estabelecidas. De facto o engenheiro Araujo dizia ao governo em telegramma de 5 de novembro o seguinte:

«Participou representante companhia ter recebido telegramma Board Londres mandando reduzir 75 por cento tarifas. Entregou pedido reducção viagens segundas, quartas, sextas cada semana desapparecendo reducção logo haja necessidade. Pergunta representante se governo acceitou linha fronteira kilometro 88,300[1].»

O ministro não accedeu ao pedido de reducção de viagens, que, diga-se de passagem, era caracteristico; e respondeu affirmativamente quanto ao ultimo ponto, porque era esse realmente o kilometro correspondente ao *terminus* fixado na portaria de 24 de outubro.

Outros telegrammas trocados em 16 e 17 de novembro mostravam, porém, que nada havia quanto á construcção da ultima secção.

Todos estes telegrammas foram explica-

[1] Serie M, n.° 19.

riée de la censure qu'elle a cru voir dans le passage, reproduit plus haut, de l'arrêté ministériel du 29 octobre, la direction de la compagnie ne peut s'empêcher de laisser voir son désappointement.

Ses observations, en termes d'ailleurs respectueux, se résument comme suit:

Comment! s'écrie-t-elle, nous n'avons ni droit ni compétence?! Mais alors, pourquoi nous a-t-on demandé un accord sur les tarifs? Pourquoi nous a-t-on dit que notre acquiescement résoudrait la question de la frontière? Ce n'est pas la compagnie qui s'est immiscée dans les relations des deux gouvernements. C'est le gouvernement portugais lui-même qui l'a appelée sur ce terrain, en sollicitant sa coopération.

Inutile revanche puisque le gouvernement parait bien décidé à en finir avec tous les atermoiments. L'attitude qu'il vient de prendre suffit peut être pour qu'une réduction de 75 pour cent sur les tarifs soit décidée. En effet l'ingénieur Araujo dans une dépêche télégraphique du 5 novembre disait ce qui suit:

«Représentant compagnie annonce avoir reçu télégramme Board Londres, ordonnant réduction 75 pour cent tarifs. — Remit demande réduction voyages lundi — mercredi — vendredi chaque semaine, réduction cessant aussitôt besoin sera. Représentant demande si gouvernement accepte ligne frontière kilomètre 88:300[1].»

Le ministre n'obtempéra point à la demande de réduction des voyages, qui, soit dit en passant, ne manquait pas d'être caractéristique et significative; mais il répondit affirmativement quant à la dernière partie du télégramme, vu que le point kilométrique cité correspondait réellement au terminus fixé dans l'arrêté ministériel du 24 octobre.

D'autres télégrammes échangés les 16 et 17 novembre montraient néanmoins qu'il n'y avait encore rien de fait en ce qui concernait la construction de la dernière section.

Tous ces télégrammes furent expliqués

[1] Série M, n° 19.

dos pelo engenheiro Araujo no seu officio de 17 de novembro [1], que se refere a uma elucidativa carta do coronel Mac-Murdo [2]. Chamando a attenção para estes documentos, temos em vista explicar o motivo real da prorogação de praso que a companhia vae solicitar do governo.

Em officio de 30 de novembro [3] a direcção participa ao governo, que o seu empreiteiro para a nova construcção ponderou que não seria prudente nem possivel começar os trabalhos durante os primeiros cinco mezes. É a estação das chuvas, o que dificultará os trabalhos, augmentando as despezas, e o clima mortifero tornará um acto criminoso sujeitar os empregados á sua influencia fatal.

Com este fundamento pede a direcção uma prorogação de praso, sem indicar de quanto tempo. Este empreiteiro deve ser, suppomos, o mesmo a que se refere o coronel Mac-Murdo na carta acima citada, sir Thomas Tancred, que fôra o empreiteiro da parte já construida. As negociações entaboladas com a companhia neerlandeza para a construcção de mais 24 kilometros e as difficuldades que vieram a provocar mais tarde uma questão de ajuste de contas entre a companhia e o empreiteiro, parece-nos que constituíam para a companhia uma causa mais real de embaraço do que o receio da estação invernosa. Sem dinheiro e sem empreiteiro é que não era facil proceder á construcção; e se não havia nem uma cousa nem outra, faltava tambem a boa vontade do coronel Mac-Murdo para que a construcção progredisse. É elle proprio que o confessa: «a companhia construirá essa secção logo que a companhia neerlandeza acceda a ceder-lhe por contrato 24 kilometros da sua linha, incluindo a ponte do Incomati. Fixou-se 24 kilometros pela rasão que esta porção da linha será de beneficio pratico para a linha de Lourenço Marques, não sendo de proveito algum qualquer distancia menor. A es-

[1] Serie M, n.º 20.
[2] Serie L, n.º 10-A.
[3] Serie M, n.º 21.

par l'ingénieur Araujo, dans sa dépêche du 17 novembre [1] où il s'en réfère à une lettre du colonel Mac-Murdo [2] qui jete un peu de lumière sur toute l'affaire. En appelant l'attention sur ces documents, nous avons en vue d'expliquer le motif réel de la prorogation du délai que la compagnie va solliciter du gouvernement.

Par lettre du 30 novembre [3], la direction de la compagnie annonce au gouvernement que l'entrepreneur de la nouvelle construction juge imprudent et même impossible de commencer les travaux pendant les cinq premiers mois. C'est, dit-il, la saison des pluies, qui rendraient la construction difficile en augmentant les dépenses, et l'on commettrait un acte criminel en soumettant les employés à l'influence fatale d'un climat meurtrier.

Se basant sur cette raison, la direction sollicite une prorogation du délai sans en indiquer la durée. L'entrepeneur dont il est question doit être, croyons nous, sir Thomas Tancred, le même dont parle mr. Mac-Murdo dans la lettre citée plus haut; c'est à-dire celui qui avait pris à sa charge la partie de la ligne déjà construite. Les négociations entamées avec la compagnie néerlandaise pour la construction de 24 kilomètres de ligne en plus, et les difficultés en perspective au sujet du règlement de comptes entre la compagnie et l'entrepreneur sont, à notre avis, plutôt que les craintes de la saison pluvieuse, les causes de l'embarras où se trouvait la direction portugaise. Sans argent et sans entrepreneur, il ne serait guère facile de construire la dernière section et si l'un et l'autre faisaient défaut, il manquait aussi la bonne volonté du colonel Mac-Murdo pour faire avancer la construction. C'est lui-même, du reste, qui l'avoue: «la compagnie dit-il, construira cette section dès que la compagnie néerlandaise consentira à lui céder, par contrat, 24 kilomètres de sa ligne, y compris le pont sur l'Incomati. Cette extension de 24 kilomètres a été fixée parce que toute

[1] Série M, nº 20.
[2] Série L, nº 10-A.
[3] Série M, nº 21.

tação de Movene no kilometro 67 é o melhor ogar para descarregar mercadorias e transportal-as em wagons; passada ella, o seguinte melhor ponto está proximamente a 30 kilometros para o interior».

O governo mandou ouvir sobre o pedido da companhia a junta consultiva de obras publicas e minas, a corporação technica mais competente que podia informar sobre o caso; e ouviu tambem o engenheiro Machado, pela auctoridade especial que a sua opinião tinha no assumpto.

Os pareceres foram contrarios á prorogação [1], e uma nova portaria de 27 de dezembro, consubstanciando as rasões capitaes d'esses pareceres, manteve para todos os effeitos o praso anteriormente fixado [2].

A estes dois mezes perdidos vão accrescer mais dois para a apresentação e approvação do projecto da ultima secção [3], e mais um mez ainda para a realisação de um contrato de empreitada com o novo empreiteiro o sr. Ernest Sawyer. É assumpto porém a tratar n'outro capitulo.

[1] Serie M, n.os 22 e 23.
[2] Serie M, n.o 25.
[3] Serie M, n.os 26, 27 e 28.

distance moindre n'aurait engendré aucun bénéfice pratique pour la ligne de Lourenço Marques. La station de Movène, au kilomètre 67, est le meilleur endroit pour décharger les marchandises et les transporter en charriots. Au delà de cette gare, le premier emplacement avantageux pour ce service se trouve à environ 30 kilomètres vers l'intérieur.»

Le gouvernement portugais invita le comité consultatif des travaux publics, la corporation technique la plus compétente sur la matière, à donner son opinion sur cette demande de la compagnie. Il voulut entendre également l'ingénieur Machado dont l'avis était digne de toute considération, vu sa connaissance parfaite de la question africaine.

Les avis obtenus furent contraires à la prorogation du délai demandé [1], et un nouvel arrêté ministériel du 27 décembre, résumant les motifs principaux invoqués dans ces avis mantint, pour tous ses effets, le délai précédemment fixé [2].

A ces deux mois perdus, s'en vont joindre deux autres pour la présentation et l'approbation du projet du dernier tronçon[3], et un troisième mois encore pour l'élaboration d'un contrat d'entreprise avec le nouvel entrepreneur, mr. Ernest Sawyer. Mais cette question appartient à un autre chapitre.

[1] Série M, nos 22 et 23.
[2] Série M, no 25.
[3] Série M, nos 26, 27 et 28.

CAPITULO IX

Da exploração provisoria e dos grandes estragos occasionados na linha ferrea durante esse periodo

(Março de 1888 a junho de 1889)

SUMMARIO

A fiscalisação do governo.— Fins e serviços a que tinha de attender: o da exploração propriamente dita, o das reparações da linha e o da construcção da ultima secção.— Difficuldades de tal missão. — A administração local do caminho de ferro era o reflexo da administração central das companhias.— A missão foi incumbida ao engenheiro Araujo que tinha dirigido as obras por parte do governo. — O seu relatorio de 12 de abril de 1888 sobre os primeiros estragos causados pelas chuvas.— Questão judicial entre o empreiteiro e a companhia.— Informações do engenheiro Araujo em 10 de maio.— Grande morosidade nas reparações.— Officios de 25 de maio e de 15 de junho instando com a companhia pela breve reparação da linha ferrea.— Precarias circumstancias financeiras da companhia.— Os seus intuitos quanto á exploração limitavam-se a aproveitar o trafico pela estação de Movene.— Condições d'essa localidade.— Meios de transporte para o interior, estrada que se construiu e companhia que se organisou para esse effeito.— Difficuldades de vadear o Incomati.— Informações do engenheiro Araujo em 25 de setembro e 24 de outubro.— N'esta data ainda as reparações não estavam concluidas, e quasi se não trabalhava n'ellas.— A informação do mesmo engenheiro em 12 de janeiro de 1889 accusa irregularidades notaveis no serviço da exploração, devidas á falta de meios por parte das companhias.—Sobrevêem os grandes desastres causados pelas chuvas do meado de janeiro: aterros arrastados, pontes destruidas e linha quasi arrasada desde Chicongene.— Officio á companhia em 28 de janeiro e resposta d'esta em 1 de fevereiro. — Relatorios do engenheiro Araujo em 13 e 22 de fevereiro.— A companhia limita-se a reparar a ponte Chicongene.—Telegramma do dito engenheiro em 6 de março e relatorio de 9.— O ministro manda insistir pela reparação e conclusão da linha dentro do praso fixado.— As insistencias do engenheiro fiscal e os subterfugios dos engenheiros da companhia.— A ponte provisoria de Movene e questão a que deu logar o uso d'ella.— Considerações sobre o absoluto desprezo com que são recebidas as instancias do engenheiro fiscal, desalento d'este e correspondencia trocada até fins de abril.— Chegou o termo do praso fixado para a conclusão da linha sem que nem ao menos estivesse completamente reparada qualquer das cinco pontes destruidas em janeiro.

CHAPITRE IX

Exploitation provisoire et grands dégâts occasionnés à la voie ferrée pendant cette période

(Mars 1888 à juin 1889)

SOMMAIRE

Le contrôle du gouvernement.— Ce contrôle avait à régler l'exploitation proprement dite, les réparations de la ligne et la construction de la dernière section.— Difficulté de cette mission.— L'administration locale du chemin de fer n'était que le reflet de l'administration centrale de la compagnie.— L'ingénieur Araujo qui avait conduit les travaux de la part du gouvernement fut chargé du contrôle.— Son compte-rendu du 12 avril 1888 sur les premiers dégâts causés par les pluies.— Litige entre l'entrepreneur et la compagnie.— Informations de l'ingénieur Araujo, le 10 mai.— Morosité excessive dans les réparations.— Dépêches du 25 mai et du 15 juin, pressant la compagnie pour la réparation de la voie.— On voit comme les ressources de la compagnie sont précaires— Son dessein n'aboutit qu'à profiter du trafic par Movène.— Conditions de cette localité.— Moyens de transport pour l'intérieur, route construite et compagnie organisée dans ce but.—Difficultés de guéer l'Incomati.—Informations de l'ingénieur Araujo le 25 septembre et le 24 octobre.— A cette date, les réparations n'était pas encore achevées et l'on n'y travaillait guère.— L'information du susdit ingénieur, le 12 janvier 1889, dénonce des irrégularités remarquables dans le service de l'exploitation provenant du peu de ressources des compagnies.—Grands désastres causés par les pluies de la mi-janvier: remblais charriés, ponts détruits, et la ligne à peu près ruinée depuis Chicongène — Dépêche à la compagnie, le 28 janvier, et sa réponse le 1er février.— Comptes-rendus de l'ingénieur Araujo le 13 et 22 février.— La compagnie se borne à réparer le pont Chicongène.—Télégramme du susdit ingénieur le 6 mars et son compte-rendu du 9.—Le ministre insiste sur la réparation et la conclusion de la voie dans le délai arrêté.— Insistances de l'ingénieur du contrôle et détours des ingénieurs de la compagnie.— Le pont provisoire de Movène et différends que son usage entraîna.— Considérations sur le mépris absolu que l'on consacre aux instances de l'ingénieur Araujo, son découragement et correspondance échangée jusqu'à la fin-avril.— Le délai fixé pour la conclusion de la ligne arrive sans que, pour le moins, un seul des cinq ponts détruits en janvier soit entièrement réparé.

CAPITULO IX

Da exploração provisoria e dos grandes estragos occasionados na linha ferrea durante esse periodo

(Março de 1888 a junho de 1889)

Pedida e consentida a exploração provisoria do caminho de ferro, o interesse do governo e da companhia era que esse serviço corresse regularmente e sem interrupções. Sem perder o caracter de provisoria para todos os effeitos da concessão, a exploração tinha de se cingir ás prescripções attinentes da mesma concessão, ficando sujeita á acção directa do governo por meio da competente fiscalisação, e ficando incursa em todas as penalidades estabelecidas a proposito d'este assumpto.

A fiscalisação do governo tinha, pois, de se exercer sobre tres ordens de serviços, que correspondiam a outras tantas obrigações da companhia.

Era, em primeiro logar, o serviço da exploração propriamente dita, serviço em que a fiscalisação não podia distinguir entre o provisorio e o definitivo para o effeito das obrigações da empreza.

Em segundo logar, o serviço das reparações da linha ferrea, em todos os pontos onde sobreviessem estragos e damnificações, era ponto para que muito especialmente tinha de convergir a attenção da fiscalisação, por motivos de obvia conveniencia, que não é inutil recordar, a saber: 1.°, porque, tendo a portaria de 24 de maio negado effeito suspensivo á fiscalisação durante o periodo da construcção, era agora, no periodo da exploração provisoria, que tinha de se apurar e verificar a solidez da mesma construcção

CHAPITRE IX

Exploitation provisoire et grands dégâts occasionnés à la voie ferrée pendant cette période

(Mars 1888 à juin 1889)

L'exploitation provisoire du chemin de fer ayant été demandée et obtenue, le gouvernement et la compagnie avaient tout intérêt à ce que ce service se fît régulièrement et sans interruption. Tout en conservant un caractère provisoire pour tous les effets de la concession, l'exploitation devait être soumise aux prescriptions stipulées dans cette même concession, et, par conséquent, au contrôle de l'état, par l'intermédiaire des agents du gouvernement, sous peine des responsabilités établies en pareille matière.

Le contrôle du gouvernement devait donc s'exercer sur trois branches de services, correspondant à autant d'obligations de la part de la compagnie.

En premier lieu, c'était le service même de l'exploitation, où le contrôle ne pouvait discerner le provisoire du définitif pour apprécier les obligations de l'entreprise.

En second lieu, les réparations de la ligne, partout où les avaries et les dégâts se produisaient, constituaient un point essentiel devant attirer l'attention spéciale du contrôle pour des raisons faciles à comprendre, mais que néanmoins nous croyons utile de reproduire ici. Ces raisons consistaient: 1°, en ce que, l'arrêté ministériel du 24 mai ayant refusé au contrôle la faculté de suspendre les travaux pendant la période de construction, c'était donc pendant l'époque de l'exploitation provisoire qu'il y avait

e a estabilidade das obras de arte; 2.°, porque os estragos e damnificações podiam ser de natureza a exigir grandes reparações, e até novas construcções, e n'esse caso a fiscalisação passava a ser de construcção, em vez de simples exploração, com attribuições e acção a que já não era applicavel a citada portaria de 24 de maio; 3.°, porque, em qualquer caso, as reparações deveriam causar transtorno, ou talvez estorvo, á exploração regular, consequencias que a fiscalisação tinha obrigação de prever ou reprimir, nos termos do contrato.

Em terceiro logar, era assumpto de capital importancia a construcção da ultima secção, obrigação immediata que nem por um momento deixou de impender sobre a companhia, e sobre cujo cumprimento a fiscalisação tinha de dar conta successiva ao governo.

Em condições normaes e com outra empreza, não seria difficil a fiscalisação conjuncta de todos estes ramos de serviço, porque a linha ferrea era de curta extensão, e a sua exploração, technica e economicamente, facil e pouco exigente.

A administração local do caminho de ferro, porém, não era mais nem menos do que a repercussão fiel do que estava sendo a administração das duas companhias em Londres e em Lisboa. N'estas circumstancias, sujeita á mesma acção dirigente, levada pelos mesmos intuitos especulativos, e subordinada ás mesmas evasivas quanto ao cumprimento do contrato, a administração local da empreza difficultou e illidiu quanto pôde a acção da fiscalisação, excedendo algumas vezes as proprias instrucções ostensivamente dadas pela companhia.

Quem teve de luctar com todas as difficuldades d'esta missão, caprichando em a desempenhar honradamente, tanto para com o governo como para com a empreza, e empregando esforços dignos de melhor resul-

lieu de vérifier la solidité de cette construction et la stabilité des ouvrages d'art; 2° en ce que, les avaries et les dégâts pouvaient être de nature à exiger de grandes réparations, voire même de nouvelles constructions, et dans ce cas le contrôle avait à s'exercer sur la construction, au lieu de s'appliquer simplement à l'exploitation, et il revêtait alors des attributions et des pouvoirs spéciaux auxquels n'était plus applicable l'arrêté ministériel du 24 mai; 3°, en ce que, dans n'importe quel cas, les réparations devaient embarrasser ou entraver la marche de l'exploitation régulière, conséquences que le contrôle était tenu de prévoir et de réprimer, aux termes de la concession.

En troisième lieu, la construction du dernier tronçon était une question d'une importance capitale, une obligation immédiate qui pesait constamment sur la compagnie, et de l'exécution de laquelle le contrôle avait à rendre compte, à fur et mesure, au gouvernement portugais.

Dans des conditions normales et avec toute autre entreprise, l'action du contrôle sur ces trois branches du service n'eût pas été difficile, car la ligne ferrée était de peu de longueur et son exploitation devenait facile au point de vue technique et économique.

Mais l'administration locale du chemin de fer n'était ni plus ni moins que la reproduction fidèle et exacte de celle des deux compagnies à Londres et à Lisbonne. En ces circonstances, l'administration locale de l'entreprise, soumise à la même action dirigeante, entraînée par les mêmes désirs de spéculation et subordonnée aux mêmes tendances d'éluder les obligations imposées par la concession, entrava l'action du contrôle et s'y déroba autant que possible, outrepassant même quelque fois les instructions ostensiblement reçues de la compagnie portugaise.

Ce fut l'ingénieur Araujo qui eut à lutter contre toutes les difficultés de cette mission. Appelé à remplacer l'ingénieur Machado, dès le 13 mars 1888, dans la direction des travaux publics du district de Lourenço

tado, foi o engenheiro Araujo, que desde 13 de março de 1888 ficou substituindo, na direcção das obras publicas do districto e na fiscalisação do caminho de ferro, o engenheiro Machado [1]. Os seus minuciosos relatorios contêem a historia desenvolvida e critica de todas os factos occorridos durante este periodo. Resumil-os-hemos na parte essencial.

O de 12 de abril [2] relata os prejuizos causados á linha ferrea pelas chuvas torrenciaes dos ultimos dias de março, e indica as disposições em que se encontravam o engenheiro e o representante da companhia quanto ás reparações respectivas. As aguas tinham arrastado muitos aterros, deixando em alguns pontos suspensos os carris e as travessas; o balastro fôra tambem arrastado; as longrinas de pequenas pontes tinham sido deslocadas, bem como alguns tubos transversaes de esgoto; das obras d'arte soffrêra principalmente a ponte sobre a ribeira Sucutuini, cujo taboleiro fôra coberto pelas aguas.

Pela sua natureza as deteriorações não podiam deixar de ser attribuidas á insufficiente vasão das aguas no sitio dos desastres; e assim o entendeu o engenheiro da companhia, planeando desde logo, alem das reparações directas, a construcção de novos aqueductos, pontões e muros de supporte, de modo a prevenir futuras eventualidades. Com o mesmo intuito se planeou a elevação de alguns aterros e do taboleiro da ponte Sucutuini, bem como a ampliação de outra ponte sobre a ribeira Bandanine.

Alem de necessarios, a urgencia d'estes trabalhos era manifesta, porque a linha ficára interrompida, sendo preciso assental-a provisoriamente sobre pilhas de travessas para permittir o transito.

Não podia ser duvidoso, que a obrigação para com o governo por estas reparações cabia á companhia, e d'ella tinha de ser

[1] Serie L, n.° 1.
[2] Serie L, n.° 2.

Marques et dans le contrôle du chemin de fer [1], il se fit un devoir de s'acquitter honorablement de ses fonctions, tant vis-à-vis du gouvernement que vis-à-vis de l'entreprise. Ses rapports minutieux contiennent l'histoire développée et la critique de tous les faits survenus pendant cette période. Nous allons les résumer dans leur partie essentielle.

Le rapport du 12 avril [2] expose les dégâts occasionnés au chemin de fer par les pluies torrentielles des derniers jours du mois de mars, et indique les dispositions où se trouvaient l'ingénieur et le représentant de la compagnie, en ce qui concernait les réparations à effectuer. Les eaux avaient entraîné un grand nombre de remblais, laissant à plusieurs endroits les rails et les traverses en suspension. Le ballast avait été emporté; les longrines de quelques petits ponts se trouvaient déplacées ainsi que quelques conduits d'égout qui traversaient la ligne. Quant aux ouvrages d'art, celui qui avait le plus souffert était le pont sur la rivière Sucutuini, dont le tablier avait été recouvert par les eaux.

La nature de tous ces dégâts ne permettait de les attribuer qu'à l'insuffisance d'écoulement des eaux aux endroits où ils avaient eu lieu. Ce fut l'avis de l'ingénieur de la compagnie qui projeta sur-le-champ, en dehors des réparations directes, la construction de nouveaux acqueducs, de ponceaux et de murs de soutènement de façon à prévenir la répétition de ces accidents. Dans le même but, il conçut le plan de surhausser quelques remblais et le tablier du pont Sucutuini, ainsi que d'élargir un autre pont sur la rivière Bandanine.

Ces travaux indispensables étaient d'une urgence manifeste, car la ligne avait été interceptée et il avait fallu l'établir provisoirement sur des piles de traverses pour ne pas interrompre le trafic.

Il n'était pas douteux que la compagnie ne fût tenue vis-à-vis le gouvernement portugais de procéder à ces réparations et que

[1] Série L, n° 1.
[2] Série L, n° 2.

exigida a responsabilidade pelo que se fizesse, ou deixasse de se fazer, nos termos do seu contrato.

O representante da companhia não contestava essa obrigação; mas, como pelo contrato com o seu empreiteiro parece que estas obras ainda deviam correr de conta d'este, deu isso fundamento a principio, e depois pretexto, para que os trabalhos se demorassem muito e se executassem de modo incompleto.

A questão que a companhia teve com o seu empreiteiro, sir Thomas Tancred, é assumpto sobre o qual não possuimos todos os elementos de apreciação, para poder concluir com segurança de que lado estava o bom direito e a justiça. Encontrâmos, todavia, uma ou outra referencia nos documentos officiaes que não julgâmos inutil reproduzir para esclarecimento do modo como se fez a construcção.

O engenheiro Araujo, n'este officio de 12 de abril, diz o bastante para se conhecer a natureza da questão.

Fundando-se em dois artigos do contrato de empreitada, entendia o representante da companhia que, nos casos em que lhe era permittido executar obras de conta do empreiteiro, podia usar de todos os materiaes, ferramentas e utensilios existentes, cuja propriedade, de mais a mais, pretendia ser da companhia.

O empreiteiro não estava em Lourenço Marques, quando se deram os desastres na linha; os seus representantes, porém, participaram ao representante da companhia que não podiam fazer as obras e reparações por falta de fundos, e quando o representante da companhia lhes pediu a entrega dos materiaes, ferramentas e utensilios, para poder começar os trabalhos, elles recusaram-se terminantemente a fazer-lhe essa entrega e a facilitar-lhe os armazens onde tudo estava arrecadado.

D'aqui se originou uma questão judicial, cujos tramites e solução apenas nos interessam

le gouvernement, aux termes de la concession, devait lui imposer la responsabilité des ouvrages qu'elle ferait ou de ceux qu'elle négligerait de faire.

Le représentant de la compagnie ne contestait point cette obligation, mais comme il semble, d'après son marché avec l'entrepeneur, que ces travaux devaient être faits pour le compte de ce dernier ce fut là d'abord la cause, et plus tard le prétexte, du retard apporté à leur exécution et de la façon incomplète dont ils furent exécutés.

En ce qui concerne le différend suscité à ce propos entre la compagnie et son entrepreneur sir Thomas Tancred, nous ne possédons pas tous les éléments d'appréciation permettant d'établir avec exactitude de quel côté était la justice et le bon droit. Les documents officiels contiennent toutefois quelques informations à cet égard que nous jugeons opportun de reproduire, pour bien montrer la manière dont la construction a été effectuée.

Dans le rapport précité, l'ingénieur Araujo en dit assez pour nous éclairer sur l'origine de la question.

En se basant sur deux articles du contrat d'entreprise, le représentant de la compagnie entendait que, toutes les fois qu'il lui était permis d'exécuter des travaux pour le compte de l'entrepreneur, il avait le droit de se servir de tous les matériaux, outils et ustensiles en magasin, qu'il soutenait, d'ailleurs, être la propriété de la compagnie.

L'entrepreneur n'était pas à Lourenço Marques lorsque les avaries de la ligne se produisirent, mais ses représentants déclarèrent au représentant de la compagnie qu'ils ne pouvaient effectuer les ouvrages ni les réparations, faute des fonds nécessaires, et quand le représentant de la compagnie leur demanda les matériaux et l'outillage pour commencer le travail, ils lui refusèrent positivement de les livrer et empêchèrent son accès dans les magasins où ces matériaux et ces ustensiles se trouvaient en dépôt.

Ce fut là l'origine d'un procès dont les phases et la solution ne nous intéressent

ressam sob o ponto de vista do embaraço resultante para a execução dos trabalhos.

Porque é, porém, que o empreiteiro se declarava impossibilitado de realisar as obras, e se recusava a facilitar á companhia os elementos materiaes de que dispunha para esse effeito?

Evidentemente, outras questões deveria haver entre a companhia e o empreiteiro, alem d'aquella que se ventilava no juizo de Lourenço Marques.

Das informações do engenheiro Araujo o que se deprehende é o seguinte: A companhia recusou-se a pagar ao empreiteiro parte do preço da empreitada, com fundamento nas más informações que o seu representante lhe deu quanto á linha construida. D'esta recusa resultaram grandes difficuldades para o empreiteiro, que não só o inhibiam de fazer mais obras, mas tambem de pagar aos seus credores. Havia letras protestadas no valor approximado de £ 15:000, alem de outros debitos avultados a operarios e a empreiteiros parciaes.

A retenção dos materiaes e ferramentas era um desforço do empreiteiro, para garantia do seu credito sobre a companhia e dos seus debitos para com terceiros; accrescendo, de mais a mais, a circumstancia de que estes tinham feito um arresto em parte dos materiaes nos armazens [1], e o empreiteiro dizia-se credor da companhia por cerca de £ 6:000, em materiaes e ferramentas que tinha emprestado ao director do caminho de ferro, e que eram propriedade exclusiva do mesmo empreiteiro [2].

De tudo isto o que nos importa accentuar, apenas, é a natureza da questão em si: recusa do pagamento do preço da empreitada por falta de cumprimento por parte do empreiteiro. Se essa falta consistiu em construir mal, ou menos bem do que o con-

[1] Serie L, pag 7.
[2] Serie L, pag. 4.

qu'au point de vue des difficultés qui en résultèrent pour l'exécution des réparations de la ligne.

Pourquoi l'entrepreneur se déclarait-il dans l'impossibilité d'effectuer les travaux et refusait-il de fournir à la compagnie le matériel dont il disposait à cet effet?

Il devait y avoir évidemment d'autres questions à vider entre la compagnie et l'entrepreneur, en dehors de celle sur laquelle allait se prononcer le tribunal de Lourenço Marques.

Des renseignements fournis pour l'ingénieur Araujo, voici ce qu'il y avait lieu de conclure: La compagnie refusait de payer à l'entrepreneur une partie du prix de l'entreprise, en se fondant sur des renseignements défavorables reçus de son représentant au sujet de la ligne déjà construite. Ce refus de paiement occasionna de graves difficultés à l'entrepreneur, en l'empêchant, non seulement d'éxécuter de nouveaux travaux, mais encore de solder ses créanciers. Il y avait des traites protestées pour une valeur d'environ £ 15:000, indépendamment d'autres dettes envers les ouvriers et tâcherons.

Le refus des matériaux et des outils était de la part de l'entrepreneur une sorte de vengeance pour garantir ses droits contre la compagnie et se prémunir contre les réclamations de ses créanciers. Ceux-ci avaient d'ailleurs opéré une saisie sur une partie des matériaux en magasin [1], et l'entrepreneur alléguait être créancier de la compagnie pour une valeur d'environ 6:000 livres, représentant des matériaux et de l'outillage, qui étaient sa propriété exclusive [2] et qu'il avait prêtés au directeur du chemin de fer.

Ce qu'il importe de bien mettre en relief, dans toute cette affaire, c'est la nature de la question en elle-même, c'est-à-dire le refus de paiement du prix de l'entreprise pour inexécution du contrat de la part de l'entrepreneur. Qu'il se soit agi de constru-

[1] Série L, pag. 7.
[2] Série L, pag. 4.

trato estipulava, a companhia não póde logicamente sustentar hoje o contrario; e se a má construcção lhe dava direitos contra o seu empreiteiro, não póde deixar de reconhecer que a responsabilidade d'esse facto para com o governo era exclusivamente sua.

A demora produzida por este incidente pareceu a principio justificada; mas em officio de 10 de maio [1], o engenheiro Araujo não occulta a preoccupação de que o incidente sirva tambem de pretexto para se protelar a execução das obras. Os telegrammas trocados por essa occasião entre elle e o ministro [2] melhor o demonstram ainda. As simples reparações não estariam terminadas antes do fim de maio; das novas obras projectadas nenhuma estava começada, e quanto á ultima secção nem ordem havia para a construcção. O ministro respondia, mandando instar energicamente pela rapidez das obras na parte da linha construida; mas a fiscalisação telegraphava em 17 e 25 de maio, mostrando poucas esperanças de que isso se conseguisse.

Estas noticias obrigaram o ministro a dirigir-se directamente á companhia, ponderando-lhe os inconvenientes de tanta morosidade e instando pela adopção das providencias necessarias para a breve conclusão dos trabalhos. São os officios [3] de 25 de maio e de 15 de junho, no ultimo dos quaes se dizia:

«A interrupção da linha, pouco depois do começo da sua exploração, e a incerteza, em vista do modo por que se procede á sua reparação, de quando ella voltará a ser explorada regularmente, são factos de summa importancia e que o governo não póde auctorisar, emquanto não for demonstrado que são o resultado de força maior.»

É isto o que a companhia não demonstrou

[1] Serie L, n.º 3.
[2] Serie L, n.º 4
[3] Serie L, n.ºs 5 e 6.

ction mal faite ou effectuée moins bien que le contrat ne le prescrivait, la compagnie ne saurait logiquement soutenir aujourd'hui le contraire; or si une construction défectueuse lui donnait le droit de sévir contre son entrepreneur, elle est bien obligée de reconnaître qu'elle était seule responsable de ce chef vis-à-vis du gouvernement.

Le retard apporté à l'exécution des travaux par suite de ce litige parut au commencement plausible; mais dans sa dépêche du 10 mai [1], l'ingénieur Araujo ne dissimule pas ses préoccupations et sa crainte de ce que l'incident serve aussi de prétexte pour faire ajourner l'exécution des ouvrages. Les télégrammes échangés, à cette occasion, entre lui et le ministre [2] semblent le confirmer. Les simples réparations ne pouvaient pas être terminées avant la fin de mai; des nouveaux ouvrages projetés aucun n'était commencé, et quant au dernier tronçon aucun ordre n'avait même été donné pour sa construction. Le ministre répondait, recommandant que l'on insistât énergiquement pour que les travaux fussent conduits avec rapidité sur toute la partie de la ligne construite; mais le contrôle télégraphiait, les 17 et 25 mai, qu'il n'y avait guère d'espoir d'arriver à ce résultat.

Ces nouvelles obligèrent le ministre à s'adresser directement à la compagnie, en lui exposant les inconvenients d'une pareille lenteur et insistant sur l'adoption des mesures indispensables pour l'achèvement urgent des travaux. Ces observations du ministre font l'objet des dépêches des 25 mai et 15 juin [3] dont la dernière disait:

«L'interruption de la voie, peu après le commencement de son exploitation, la manière dont on procède à la réparation de cette voie, l'époque à laquelle elle recommencera à être exploitée régulièrement, sont des faits de très grande importance et que le gouvernement ne peut autoriser tant qu'il ne lui sera pas démontré qu'ils sont le résultat d'une force majeure.»

C'est justement ce que la compagnie ne

[1] Série L, n.º 3.
[2] Série L, nº 4.
[3] Série L, nºs 5 et 6.

nem podia demonstrar, porque as verdadeiras causas de todo este protrahimento de trabalhos, alem das que dependeram da acção particular do concessionario, eram tambem de ordem financeira, e não podiam ser allegadas como casos de força maior.

São frequentes as referencias do engenheiro Araujo a difficuldades d'esta natureza, não só como causa da morosidade nas reparações, mas tambem como explicação de outros factos relativos á exploração, que successivamente vieram confirmar a mesma illação [1].

O balanço da companhia ingleza, relativo a 31 de agosto de 1888, confirma plenamente a suspeita d'estas difficuldades financeiras e da falta de fundos para todas as obras que havia a fazer [2].

Não conhecemos o balanço, na mesma data, da companhia portugueza, mas sabemos que o capital social de ambas não teve realisação effectiva, e que, esgotado o recurso ao credito, não tinham outro meio de fazer face aos encargos dos seus respectivos contratos.

Não tinha direito o governo a intrometter-se na administração da companhia, nem a indagar das suas condições financeiras; mas, se o tivera, e se a situação de então fosse levada perante a arbitragem do contrato, a companhia não poderia provar que estivesse habilitada a cumprir as suas obrigações, como alardeava estar.

A exploração era e permittia continuar a ser um encargo, emquanto se não realisasse o prolongamento da linha no territorio do Transvaal, de modo a chamar o commercio do interior ao porto de Lourenço Marques. A curta experiencia de alguns mezes já o comprovava, porque o unico trafego apreciavel era o que se fazia pela estação de Movene, no kilometro 67, com relação aos campos de oiro em Barberton. As mercadorias seguiam em carretas desde esse ponto para o interior, tendo de vadear sem-

[1] Serie L, pag. 16, 23 35.
[2] Serie S, n.º 8.

démontra pas, et ne pouvait même pas démontrer, puisque les véritables motifs de ce retard et de ces lenteurs, en dehors de ceux dépendant spécialement du concessionnaire, étaient des difficultés financières, qui ne pouvaient être alléguées comme cas de force majeure.

L'ingénieur Araujo fait souvent allusion, d'ailleurs, à des difficultés de cette nature, non seulement comme cause de l'ajournement des réparations de la ligne, mais aussi comme explication d'autres faits relatifs à l'exploitation, qui vinrent successivement justifier les mêmes assertions [1].

Le bilan de la compagnie anglaise au 31 août 1888 confirme pleinement l'existence de ces difficultés financières et l'absence de fonds pour faire face à tous les travaux à effectuer [2].

Nous ignorons quel est, à la même date, le bilan de la compagnie portugaise, mais nous savons que le capital social des deux compagnies ne fut point effectivement réalisé, et que, une fois la source du crédit épuisée, ni l'une ni l'autre n'avaient plus le moyen de faire face à leurs obligations.

Le gouvernement n'avait pas le droit d'intervenir dans l'administration de la compagnie, ni de s'enquérir de ses conditions financières. S'il l'avait eu, si la situation d'alors avait été portée devant l'arbitrage conventionnel, la compagnie portugaise n'aurait certes pas pu prouver qu'elle était en mesure d'exécuter ses engagements, ainsi qu'elle se vantait de pouvoir le faire.

L'exploitation était et devait continuer à être une charge, tant que le prolongement de la ligne sur le territoire transvaalien n'aurait pas été effectué de façon à attirer le commerce de l'intérieur au port de Lourenço Marques. La courte expérience de quelques mois l'avait démontré, car le seul trafic appréciable était celui qui se faisait par la station de Movène, au kilomètre 67, trafic qui avait pour object l'exploitation des mines d'or à Barberton. Les marchandises étaient transportées en charrettes

[1] Série L, pag. 16, 23 et 35.
[2] Série S, n.º 8.

pre o Incomati, e algumas vezes tambem o Crocodillo, conforme o sitio a que se destinavam.

Fez-se, para esse effeito, um caminho de alguns kilometros, que vinha encontrar a antiga estrada para Lidenbourg, e organisou-se uma pequena companhia (Delagoa Bay and African Express) para o serviço especial de transportes destinados a este trafego. O mappa da zona atravessada pelo caminho de ferro, que mandámos levantar na escala de $\frac{1}{1.000.000}$, contém a indicação d'esses dois caminhos e mostra a situação especial de Movene para este fim [1].

Este systema de exploração não podia deixar de ser tido como provisorio, porque, desde que estivesse feita a ponte sobre o Incomati, a qual era o primeiro trabalho a executar na linha transvaaliana, as vantagens da situação de Movene desappareciam. Dava-se, alem d'isso, a circumstancia de ser este local um dos mais insalubres em toda a extensão da zona atravessada pelo caminho de ferro [2].

A este trafego, porém, se limitavam as aspirações da companhia, porque, tanto a proposito das reparações de 1888, como nas dos maiores desastres occorridos no anno seguinte, o que unicamente se teve em vista foi o restabelecimento do transito até essa estação, por mais provisorias que fossem as obras conducentes a esse resultado. Em 1888, o transito chegou a fazer-se com os carris assentes sobre pilhas de travessas, até que se refizessem os aterros arrastados; em 1889, quando as pontes principaes foram destruidas, a todos os trabalhos de reconstrucção se antepoz o de uma grotesca ponte provisoria sobre a ribeira de Movene, a fim de se restabelecer o transito para essa estação, sem conhecimento nem permissão da fiscalisação.

A necessidade de vadear o Incomati forçava, alem d'isso, a uma interrupção de

[1] Serie U, folha n.º 1.
[2] Serie L, pag. 22.

depuis ce point-là jusqu'à l'intérieur, obligées toujours de traverser à gué l'Incomati et quelquefois aussi le Crocodile, suivant la localité à laquelle elles étaient destinées.

Il fut construit, à cet effet, un chemin de quelques kilomètres, qui venait se relier à l'ancienne route de Lidenburg, et l'on organisa une petite compagnie (Delagoa Bay and African Express) pour le service spécial de transports destinés à ce trafic. La carte de la zone traversée par ce chemin de fer, que nous avons fait lever à l'echelle de $\frac{1}{1.000.000}$, contient l'indication de ces deux chemins et démontre la situation spéciale de Movène pour cet usage [1].

Ce système d'exploitation ne pouvait être considéré que comme provisoire, car, dès que le pont sur l'Incomati (premier travail à exécuter sur la ligne transvaalienne) se trouverait construit, les avantages de la station de Movène devaient disparaître. Cet emplacement était, en outre, un des plus insalubres de toute l'étendue de la zone desservie par la ligne ferrée [2].

A ce trafic se bornaient, toutefois, les aspirations de la compagnie, puisque, dans les réparations faites en 1888, aussi bien que dans celles exigées par les grandes avaries de l'année suivante, la compagnie n'eut en vue que le rétablissement de la circulation jusqu'à cette station, si provisoires que fussent les ouvrages entrepris pour atteindre ce but. En 1888, les transports s'opéraient même sur des rails fixés sur des piles de traverses, jusqu'à ce qu'on eût reconstruit les remblais entrainés par les eaux; en 1889, quand les ponts principaux furent détruits, la compagnie, au lieu d'entreprendre leur reconstruction, éleva un grotesque pont provisoire sur la rivière de Movène, dans le but de rétablir la communication avec cette gare, et cela sans en prévenir le contrôle du gouvernement et sans obtenir son autorisation.

La nécessité de traverser à gué l'Incomati obligeait d'ailleurs à interrompre le

[1] Série U, planche nº 1.
[2] Série L, pag. 22.

trafego durante o tempo das chuvas. Para obstar a esse inconveniente, a companhia *Express* tentou estabelecer uma passagem do rio por meio de jangada, mas o governo de Pretoria, a instancias da companhia neerlandeza, e no interesse d'esta, mandou embargar essa construcção [1].

«Do que está succedendo (dizia o engenheiro Araujo a proposito do trafego em Movene), póde seguramente inferir-se que importantes lucros adviriam á companhia do nosso caminho de ferro e á neerlandeza, se a primeira tivesse a linha prompta até á nossa fronteira e a segunda a tivesse prolongado por fórma a ter já vencido, pelo menos, os dois importantes obstaculos que apresentam os rios Crocodillo e Incomati [2].»

Em vez d'isso, vimos no capitulo anterior como se estava longe de chegar a accordo entre as duas companhias, e quantos riscos estava correndo o futuro da linha portugueza.

As informações do engenheiro Araujo referiam-se insistentemente a este ponto de vista, e demonstram o cuidado com que elle chamou sempre a attenção do representante da companhia para a sombria perspectiva que a demora dos trabalhos da construcção estava preparando. Não foi por falta de instancias, de solicitações, de conselhos e de promessas, tanto em Lisboa como em Lourenço Marques, que a companhia deixou correr o tempo e levantarem-se as difficuldades, sem salvaguardar os legitimos interesses da concessão que lhe fôra feita.

Em agosto e setembro ainda não estavam concluidas as obras projectadas para devida reparação da linha. Mais de uma vez se tinha assegurado á fiscalisação, que o caminho de ferro havia de ficar em condições de poder resistir a futuras eventualidades e ao abrigo de novos desastres. Vamos ver o triste desengano que um segundo inverno contrapõe a todas essas espectativas e promessas.

[1] Serie L, pag. 37.
[2] Serie L, pag. 31.

trafic pendant la saison pluvieuse. Pour obvier à cet inconvénient, la compagnie *Express* tenta d'établir le passage du fleuve au moyen d'un radeau; mais le gouvernement de Pretoria, sur les instances de la compagnie néerlandaise et dans l'intérêt de la concession de cette dernière, fit mettre l'embargo sur cette construction [1].

«De tout ce qui se passe (disait l'ingénieur Araujo, à propos du trafic de Movène), on peut assurément déduire que d'importants bénéfices auraient été assurés à notre compagnie de chemin de fer et à la compagnie néerlandaise, si la première avait achevé sa ligne jusqu'à notre frontière et si la seconde l'avait prolongée et continuée de manière à avoir déjà surmonté, au moins, les deux obstacles considérables qu'offrent les fleuves Crocodile et Incomati [2].»

Au lieu de cela, nous avons vu dans le chapitre précédent combien on était loin d'arriver à un accord entre les deux compagnies, et à quels risques se trouvait exposé l'avenir de la ligne portugaise.

Les informations de l'ingénieur Araujo révélent constamment cette préoccupation et démontrent le soin qu'il mit à appeler l'attention de la compagnie sur les résultats désastreux qu'entraînerait le retard des travaux de construction. Ce ne fut pas faute d'instances, de sollicitations, de conseils et de promesses, tant à Lisbonne qu'à Lourenço Marques, que la compagnie laissa passer le temps et s'élever toutes sortes de difficultés autour d'elle, sans sauvegarder les intérêts légitimes de la concession qui lui avait été octroyée.

Aux mois d'août et de septembre, les travaux projetés pour la réparation de la ligne n'étaient pas encore achevés. La compagnie avait, à plusieurs reprises, assuré au contrôle que le chemin de fer serait remis en état de pouvoir résister à toute éventualité future, et à l'abri de nouveaux désastres. Nous allons voir combien ces promesses étaient illusoires et de quelle façon se chargea d'y répondre l'hiver suivant.

[1] Série L, pag. 37.
[2] Série L, pag. 31.

N'aquellas datas, todavia, ainda se faziam alguns trabalhos e era de algum vulto o pessoal empregado nas obras, conforme a relação contida no officio de 25 de setembro [1]; mas n'esse officio já se mencionava o boato de que a companhia dera instrucções para se reduzir quanto possivel o pessoal, e no officio de 24 de outubro [2] informava-se, que os trabalhos estavam reduzidos a pequenas reparações feitas pelos guardas; no de 15 de dezembro [3], o engenheiro Araujo começava por dizer que a falta absoluta de quaesquer trabalhos, por parte da companhia, forçava-o a limitar as suas informações ao modo pouco satisfactorio como se estava fazendo a exploração.

A esse assumpto se refere tambem o officio de 12 de janeiro de 1889 [4], accusando-se, n'um e n'outro, irregularidades de serviço e de administração, que mais lastimaveis eram pela significação moral de descredito contra a empreza e contra o caminho de ferro, de que pela significação material do prejuizo que causavam á exploração. A falta de pagamento ao pessoal; a suppressão d'este até o exaggero de um mesmo chefe dirigir duas estações; a substituição do carvão por madeira como combustivel; o facto de alguns empregados se pagarem por suas proprias mãos, como unico meio de tocarem os seus vencimentos; tudo isto, a par e em comparação da exploração regular nas linhas do Cabo e do Natal, era um symptoma de perniciosos effeitos para o credito da linha portugueza. Se havia defeitos de construcção, como o inverno de 1888 tinha demonstrado haver, peior era, para o credito da empreza, que as reparações se não fizessem a tempo e por completo, que a exploração fosse irregular e mesquinha, e que a conclusão da linha se protelasse tão indefinidamente.

Foi n'estas circumstancias, e quando já

[1] Serie L, n.º 12.
[2] Serie L, n.º 14.
[3] Serie N, n.º 1.
[4] Serie N, n.º 2.

Á cette époque-là, on effectuait encore quelques travaux, et, d'après la note qui accompagnait la dépêche du 25 septembre [1], le personnel des divers chantiers était encore assez considérable; mais cette dépêche parlait déjà d'instructions données par la compagnie pour réduire autant que possible le personnel, et la dépêche du 24 octobre [2] indiquait déjà que les travaux se réduisaient à de petites réparations exécutées par les gardiens du chemin de fer. Dans la dépêche du 15 décembre [3], l'ingénieur Araujo commençait par déclarer que l'inertie complète de la compagnie à cet égard l'obligeait à ne fournir de renseignements que sur la manière peu satisfaisante dont l'exploitation était conduite.

La dépêche du 12 janvier 1889 [4] traite du même sujet. L'une et l'autre de ces dépêches accusaient des irrégularités de service et d'administration bien plus regrettables comme preuves du discrédit de l'entreprise et du chemin de fer, que par le préjudice naturel que ces irrégularités causaient à l'exploitation. L'absence de paiement au personnel, la suppression et la réduction de ce dernier, au point qu'un seul chef de gare dirigeait deux stations à la fois, le remplacement du charbon par le bois comme combustible, l'abus des employés qui se payaient de leurs propres mains, faute de pouvoir obtenir autrement leur salaire, toutes ces circonstances, mises en parallèle avec l'exploitation régulière des lignes du Cap et du Natal, constituaient des indices certains et déplorables du discrédit de la ligne portugaise. Si déjà le crédit de l'entreprise avait été ébranlé par les défauts de construction que l'hiver de 1888 avait dévoilés, il n'était que plus dangereux que les réparations ne fussent point faites à temps et d'une manière complète, que l'exploitation se fît irréguliérement et avec parcimonie, et que l'achèvement de la ligne se prolongeât indéfinement.

Ce fut sur ces entrefaites et pendant le

[1] Série L, nº 12.
[2] Série L, nº 14.
[3] Série N, nº 1.
[4] Série N, nº 2.

estava correndo o praso de oito mezes fixado pela portaria de 24 de outubro de 1888, que as chuvas de janeiro de 1889 produziram deteriorações de grande monta nos ultimos kilometros da linha construida.

O facto foi sabido em Lisboa, pelos telegrammas de 18 e 23 de janeiro de 1889 do engenheiro Araujo [1].

No ultimo dizia-se: «Acabo chegar inspecção linha. Pontes Chicongene, Movene, Umquanhene, Sucutuine, Cherundella, arrastadas pelas cheias; pequenas pontes, varios aterros bastante damnificados; paquete descripção detalhada; transito interrompido alguns mezes, ainda não começados trabalhos despendiosos reconstrucção, reparação pontes.»

Este telegramma era confirmado em officio do dia immediato [2], no qual se relatava miudamente a natureza e importancia das deteriorações, e as causas provaveis a que se devia attribuir a falta de resistencia das obras de arte destruidas ou damnificadas. O engenheiro fiscal computava em quatro mezes o tempo preciso para reconstruir e reparar devidamente o que se perdeu ou estragou, e enviava copia do officio que na mesma data dirigira ao representante da companhia [3].

Apenas recebida a noticia telegraphica dos desastres, apressou-se o ministro em a communicar á direcção da companhia, mandando perguntar-lhe quaes as providencias que tomára ou ía tomar, a fim, não só da cirlação se restabelecer com a maior brevidade, mas tambem de se evitar quanto possivel a repetição de factos analogos [4].

A este officio respondeu-se por parte da companhia em 1 de fevereiro [5], dizendo que tambem tinha recebido communicação telegraphica dos desastres, mas que aguardava o relatorio do seu representante para poder dizer as providencias que tinha a adoptar, assegurando comtudo que empregaria todos

[1] Serie N, n.° 4.
[2] Serie N, n.° 5.
[3] Serie N, n.° 5-A.
[4] Serie N, n.° 7.
[5] Serie N, n.° 6.

cours du délai de huit mois fixé par l'arrêté ministériel du 24 octobre 1888, que les pluies de janvier 1889 produisirent les plus grands ravages sur les derniers kilomètres de la ligne construite.

Les dégâts furent connus à Lisbonne par les télégrammes de l'ingénieur Araujo des 18 et 23 janvier 1889 [1].

Dans le dernier mr. Araujo disait: «Viens d'arriver inspecter voie. Ponts Chicongène, Movène, Unquanhène, Sucutuini, Cherundella emportés par les inondations; petits ponts et divers remblais endommagés, envoie paquebot description détaillée; mouvement interrompu pour quelques mois; travaux coûteux, reconstruction, réparation des ponts pas encore commencés.»

Ce télégramme était confirmé par une dépêche du lendemain [2], qui rendait un compte minutieux de la nature et de l'importance des dégâts, ainsi que des causes auxquelles il y avait lieu d'attribuer le défaut de résistance des ouvrages d'art détruits ou détériorés. L'ingénieur surveillant estimait à quatre mois le temps nécessaire pour reconstruire ou réparer convenablement ce qui se trouvait perdu ou endommagé, et il joignait à sa dépêche une copie de celle qu'il avait adressée à la même date au représentant de la compagnie [3].

Dès qu'il reçut la nouvelle télégraphique de ces désastres, le ministre s'empressa de la communiquer à la direction de la compagnie, lui faisant demander quelles mesures elle allait prendre, non seulement pour rétablir la circulation dans le plus bref délai, mais aussi pour éviter autant que possible la reproduction de faits analogues [4].

La direction de la compagnie répondit le 1er février [5], en disant qu'elle avait également reçu communication télégraphique des désastres, mais qu'elle attendait le rapport de son représentant pour pouvoir indiquer les mesures à adopter. Elle assurait néanmoins qu'elle allait faire tous ses ef-

[1] Série N, n° 4.
[2] Série N, n° 5.
[3] Série N, n° 5-A.
[4] Série N, n° 6.
[5] Série N, n° 7.

os esforços para restabelecer a circulação com brevidade.

Com o seu natural laconismo, a noticia telegraphica dos desastres dizia o bastante para dever produzir a mais desagradavel impressão sobre as condições de estabilidade e solidez em que se encontrava a linha ferrea.

Era o segundo inverno que passava sobre a construcção; se no primeiro houvera desastres de vulto, que denunciavam deficiencias nas obras de arte e necessidade da consolidação e ampliação das mesmas, era de suppor que pelas reparações já feitas não só se tivesse remediado em grande parte essas deficiencias, mas tambem que a linha ferrea tivesse ficado em toda a sua extensão com melhores condições de resistencia para futuras eventualidades. Assim o tinha pensado e assegurado ao fiscal do governo o director da exploração, de harmonia com declarações identicas do engenheiro da companhia, e assim se devia concluir pela ordem natural das cousas, porque era esse o dever e o interesse da propria companhia.

A superveniencia de desastres de tal magnitude, que alem dos aterros comprehendiam as obras d'arte mais importantes, como eram as cinco pontes arrastadas, dava, portanto, motivo a receiar-se que as obras a fazer agora teriam de revestir o caracter, mais de reconstrucção de uma parte da linha ferrea, do que o de simples reparações. E como isto coincidia com a necessidade de se construir a ultima secção da linha, bem era o caso de se inquerir da companhia que ordem de providencias tencionava adoptar para se não repetirem faltas analogas e para se restabelecer com a maior brevidade o transito dos comboios.

Não havia tempo a perder por parte da companhia se queria cumprir o seu contrato; nem havia illusão possivel sobre o alcance e significação dos desastres occorridos. Desde o kilometro 62 a linha carecia de grandes reparações, e não era com palliativos nem com evasivas que a compa-

forts pour que la circulation fût rétablie à bref délai.

En dépit de son laconisme naturel, la nouvelle télégraphique des désastres en disait assez pour produire la plus désagréable impression sur les conditions de stabilité et de solidité où se trouvait la ligne ferrée.

C'était le second hiver écoulé depuis la construction. Si le premier avait engendré des dégâts importants qui trahissaient les défauts des ouvrages d'art, la nécessité de leur consolidation et de leur agrandissement, il y avait lieu de supposer que, par suite des réparations effectuées, non seulement un grand nombre de ces défauts auraient disparu, mais aussi que la ligne ferrée se trouvait sur toute son étendue, dans des conditions de résistance qui lui permettaient de faire face à de futures éventualités. Le directeur de l'exploitation le croyait ainsi, et d'accord avec l'ingénieur de la compagnie, il en avait donné l'assurance à l'ingénieur du gouvernement. L'ordre naturel des choses aurait, d'ailleurs, dû produire ce résultat, d'autant plus que l'intérêt de la compagnie elle-même lui imposait le devoir de veiller à la sécurité de la ligne.

C'est pourquoi l'annonce imprévue de désastres aussi considérables, affectant les remblais et les principaux ouvrages d'art, tels que les cinq ponts détruits par les crues, inspirait la crainte sérieuse que les travaux à effectuer, dès lors, n'obligeassent à reconstruire complètement une partie de la ligne ferrée, au lieu d'avoir à y faire de simples réparations. Or, comme ces circonstances coincidaient avec le besoin urgent de construire le dernier tronçon du chemin de fer, quoi de plus naturel que de s'enquérir auprès de la compagnie des mesures qu'elle comptait prendre pour éviter la répétition de ces faits et rétablir dans le plus court délai la circulation des trains!

La compagnie n'avait pas de temps à perdre si elle voulait exécuter ses engagements. Nulle illusion n'était permise sur la portée et la signification des désastres survenus. Depuis le kilomètre 62 la ligne exigeait de grandes réparations, et ce n'était point avec des paliatifs et des échappatoi-

nhia se podia eximir a arrostar com ellas por interesse proprio e do governo.

Vejamos as providencias que ella adoptou, as reparações a que procedeu, até onde e por que modo restabeleceu a circulação dos comboios, e o caso que fez do ultimo praso fixado pelo governo para a definitiva conclusão da linha ferrea. Tudo isto está syntheticamente resumido pelo engenheiro fiscal no seu telegramma de 23 de junho de 1889 [1], cuja transcripção n'este logar nos dispensaria de maior narração. Preferimos, porém, proseguir na exposição dos factos como elles se foram dando e constando ao governo á face dos relatorios do engenheiro fiscal, porque assim melhor se ajuizará do absoluto e quasi systematico desprezo com que foram desattendidos os preceitos do contrato, as determinações do governo e as reiteradas instancias da fiscalisação.

O segundo relatorio é de 13 de fevereiro de 1889 [2], quasi um mez depois dos desastres. O engenheiro da companhia, cuja ausencia servira de motivo ao director da exploração para não satisfazer uma primeira indicação do fiscal [3], regressára a 27 de janeiro. Os trabalhos, comtudo, tinham sido começados apenas com relação á ponte Chicongene, onde havia trinta ou quarenta trabalhadores indigenas, occupados em preparar novas fundações para os pilares e em levantar do fundo da ribeira os que ahi se achavam soterrados. Demonstrava isto pouca actividade para a execução de tudo quanto havia a fazer, pois que as reparações podiam ter sido começadas simultaneamente quanto ás outras quatro pontes arrastadas, visto que as ribeiras estavam vasias e facilmente podiam ser transportados os materiaes de um para outro lado de cada uma.

O fiscal, todavia, reconhecia que ainda não era tarde, e que a demora não auctores que la compagnie pouvait s'y soustraire dans son propre intérêt et dans celui du gouvernement.

Examinons les mesures qu'elle adopta, les réparations auxquelles elle fit procéder, jusqu'à quel point et de quel façon elle rétablit la circulation des trains, et les mesures prises pour observer le dernier délai fixé par le gouvernement pour l'achèvement définitif de la ligne ferrée. Tout se trouve synthétiquement résumé par l'ingénieur du contrôle dans son télégramme du 23 juin 1889 [1], dont la transcription ici nous dispenserait d'une plus longue narration. Mais nous préférons poursuivre l'exposé des faits, tels qu'ils se sont passé, au fur et à mesure que le gouvernement portugais en a eu connaissance, et avec les rapports de l'ingénieur du contrôle en main, car c'est la meilleure manière de faire ressortir le mépris systématique des prescriptions de la concession, et de mieux faire apprécier le refus de la compagnie de se soumettre aux injonctions du gouvernement et aux instances réitérées du contrôle.

Le second rapport est daté du 13 février [2], un mois environ après les désastres signalés plus haut. L'ingénieur de la compagnie, dont l'absence avait servi de prétexte au directeur de l'exploitation pour ne pas obtempérer à une première indication du contrôle [3], se trouvait de retour le 27 janvier. Les travaux toutefois n'avaient été commencés qu'au pont de Chicongène, où trente ou quarante ouvriers indigènes se trouvaient occupés a préparer de nouvelles fondations pour les piles et à relever du fond de la rivière celles qui s'y trouvaient enterrées. Cela démontrait peu d'activité pour l'exécution de tout ce qu'il y avait à faire, puisque les réparations auraient pu être commencées simultanément aux quatre autres ponts, d'autant plus que, ces rivières étant à sec, il était facile de transporter les matériaux de l'une des rives à l'autre.

L'ingénieur reconnaissait néanmoins qu'il n'était pas encore trop tard et que le retard

[1] Serie O, n.° 6, pag. 13.
[2] Serie N, n.° 9.
[3] Serie N, pag. 8.

[1] Série O, n° 6, pag. 13.
[2] Série N, n° 9.
Série N, pag. 8.

risava, por emquanto, qualquer apreciação menos favoravel á companhia. O director tinha-lhe dito, que esperava poder montar a ponte Chicongene em tres semanas. Se nas outras quatro pontes se levasse o mesmo tempo, levaria tudo quinze semanas, o que cabia muito bem no praso fixado para a conclusão da linha. Na peior hypothese, portanto, havia tempo sufficiente; quanto mais, se os trabalhos fossem feitos simultaneamente, como era possivel e facil de fazer. A questão era de pessoal e dinheiro; e pessoal que pretendesse trabalho não faltava na occasião, dizia o fiscal; quanto a dinheiro é que podia duvidar-se, porque muitas circumstancias continuavam revelando as más condições financeiras da companhia.

Em 22 de fevereiro, um novo relatorio do engenheiro fiscal [1] accusa o mesmo estado circumscripto de trabalhos. Só se trabalhava em Chicongene, mas com uma morosidade injustificavel. Havia apenas trinta indigenas empregados na remoção de um duplo pilar central, sem que houvesse os apparelhos proprios para trabalhos d'este genero. «Quando isto succede com uma ponte que a companhia tem urgencia em reparar por causa do transito para Movene, não sei o que poderá acontecer com relação ás outras pontes», dizia o fiscal.

De facto, a morosidade dos trabalhos e a limitação d'elles a uma só ponte, n'aquella conjunctura, demonstravam uma completa indifferença da companhia quanto á questão de tempo e quanto á importancia das obras.

A photographia deixou-nos a prova visivel do estado a que ficaram reduzidas as principaes pontes depois das cheias. Na colecção respectiva [2], os exemplares n.os 7, 11, 12, 22 e 25 são destinados a esse effei-

[1] Serie N, n.º 10.

[2] Collecção de photographias relativas ao caminho de ferro de Lourenço Marques.

apporté aux travaux n'autorisait pas, pour le moment, une appréciation défavorable à l'égard de la compagnie. Le directeur lui avait déclaré qu'il espérait pouvoir monter le pont Chicongène en trois semaines. En calculant la même période pour les quatre autres ponts, le tout devait être fini en quinze semaines, ce qui rentrait dans le délai fixé pour l'achèvement de la ligne. Dans l'hypothèse la moins avantageuse, il y avait donc le temps suffisant pour effectuer les travaux; et à plus forte raison si ces travaux étaient opérés simultanément, comme il était possible et facile de le faire. C'était une question de personnel et d'argent. Le personnel ne manquait pas en ce moment, au dire de l'ingénieur du contrôle, car les ouvriers se présentaient partout pour demander de l'ouvrage. Quant à l'argent, il était plus difficile d'en trouver, attendu que les circonstances continuaient à révéler les mauvaises conditions financières de la compagnie.

Le 22 février un nouveau rapport de l'ingénieur du contrôle accuse la même inactivité [1]. On travaillait seulement à Chicongène, et encore avec une lenteur injustifiable. Trente indigènes à peine étaient occupés au déplacement d'une double pile centrale, sans avoir à leur disposition les engins indispensables pour ce genre de travail. «Lorsque pareil fait se produit pour un ouvrage d'art que la compagnie a tant d'intérêt à réparer, à cause du transit sur Movène, je ne sais trop, disait l'ingénieur ce qui pourra arriver pour les autres ponts».

Effectivement la lenteur des travaux et leur limitation à un seul pont, en un pareil moment, démontraient une complète indifférence de la part de la compagnie en ce qui concernait la question du temps et de de l'importance des ouvrages.

Les photographies nous fournissent la preuve visible de l'état auquel avaient été réduits les principaux ponts après les crues. Les nos 7, 11, 12, 22 et 25 de la collection y relative [2] vont nous permettre de nous

[1] Série N, nº 10.

[2] Collection de photographies du chemin de fer de Lourenço Marques.

to, permittindo que nos transportemos por pensamento ao local dos successos e que, por assim dizer, presenciemos os destroços occorridos. O n.° 7 refere-se a Chicongene e é uma photographia tirada na occasião em que já se procedia á morosa reparação de que estamos tratando. Os outros numeros referem-se a Movene, Umquanhene e Sucutuini, no seu absoluto estado de ruina.

O exame d'essas photographias, bem como o das photographias e desenhos das novas pontes que o governo teve de construir mais tarde, em substituição das arruinadas, fala mais eloquentemente do que tudo quanto se pudesse dizer.

Em fins de fevereiro, já a companhia devia ter recebido o relatorio circumstanciado do seu representante, e devia comprehender bem toda a gravidade da situação e a urgencia das mais energicas e promptas providencias. Todavia, foi só por essa occasião que se apresentou o projecto da ultima secção, sem se fazer referencia alguma aos desastres, nem ás reparações, nem ás providencias que tinha ficado de apontar ao governo [1].

O circumstanciado relatorio do engenheiro Araujo, em 9 de março [2], apresenta quasi que o boletim diario do andamento dos trabalhos, pelas informações que a fiscalisação ía recebendo dos seus agentes. Cada vez se notava maior morosidade; e, quanto a providencias de futuro, o que o fiscal conta ter-lhe sido declarado pelo representante da companhia, demonstrava a mais absoluta indifferença pelas consequencias do praso fixado na portaria de 24 de outubro de 1888. O facto impressionou de tal modo o engenheiro Araujo, que julgou necessario dirigir ao ministro o seguinte telegramma de 6 de março [3]:

[1] Serie M, n.° 26.
[2] Serie N, n.° 12.
[3] Serie N, n.° 11.

transporter par la pensée sur les lieux des accidents et d'évaluer pour ainsi dire *de visu* les dégâts occasionnés. L'épreuve n° 7 se réfère au pont de Chicongène. C'est une photographie tirée au moment où l'on avait déjà commencé la lente et tardive réparation dont nous nous occupons. Les autres exemplaires représentent les ponts de Movène, Umquanhène et Sucutuini, dans leur complet état de ruine.

L'examen de toutes ces photographies, de même que celui des photographies et des dessins des nouveaux ponts, que le gouvernement portugais eut à construire pour remplacer ceux qui avaient été démolis, parle plus éloquemment que tout ce que l'on pourrait dire à ce sujet.

A la fin de février, la compagnie devait déjà avoir reçu le rapport détaillé de son représentant. Elle devait aussi comprendre très-bien toute la gravité de la situation et la nécessité d'adopter les mesures les plus actives et les plus énergiques. Cependant, ce n'est qu'à cette époque que fut présenté le projet de la dernière section, sans que la compagnie eut profité de cette occasion pour faire la moindre allusion ni aux désastres, ni aux réparations, ni aux mesures de précaution qui devaient être indiquées au gouvernement [1].

Le rapport minutieux de l'ingénieur Araujo, en date du 9 mars [2], renferme le bulletin presque journalier de la marche des travaux, d'après les informations que le contrôle recevait de ses agents. La lenteur des réparations de la ligne s'accentuait de plus en plus, et quant aux mesures de précaution à prendre pour l'avenir, ce que l'ingénieur du contrôle en dit, d'après les déclarations du représentant de la compagnie, démontre la plus complète indifférence en ce qui concerne le délai fixé dans l'arrêté ministériel du 24 octobre 1888. Cette circonstance impressiona tellement l'ingénieur Araujo qu'il crut nécessaire d'adresser au ministre le télégramme ci-après, en date du 6 mars [3]:

[1] Série M, n° 26.
[2] Série N, n° 12.
[3] Série N, n° 11.

«Acabo conferenciar Knee, a quem expuz necessidade activar reparações pontes. Respondeu esperar concluir Chicongene meiado março, Movene abril. Depois disse viria empreiteiro fazer ultimos 9 kilometros e reparar pontes e linha alem Movene. Disse-lhe que me parecia não poder assim ultimar trabalhos praso marcado portaria 24 de outubro. Respondeu que não podia prever o que poderia succeder até junho. Parece pois companhia não estar disposta cumprir expresso portaria ou esperar prorogação praso. Peço diga se devo continuar insistir reparações e extensão linha terminadas 24 junho.»

O ministro respondeu[1]:

«Continue insistir pela reparação linha e sua conclusão até fronteira, praso fixado portaria 24 outubro».

Instancias e insistencias não faltavam por parte da fiscalisação; mas, se o governo tinha no engenheiro Araujo um fiel e zeloso cumpridor das suas instrucções, o representante das duas companhias, o sr. Knee, parecia executar com igual ardor as instrucções dos seus directores, se é que as não excedia. O plano consistia, em limitar as reparações ás passagens das ribeiras Chicongene e Movene, por fórma a restabelecer-se o transito até á estação d'este ultimo ponto, por ser o de maior trafego. Se isso se fizesse em condições regulares e sem prejuizo das outras reparações, ainda o procedimento da companhia teria a attenuante de ter preferido concentrar todos os trabalhos n'estes pontos, como os que mais interessavam á exploração. Mas a companhia, ou o seu representante, procurou conseguir o seu fim, reduzindo os trabalhos a meras reparações provisorias.

N'este intuito, se montou a ponte de Chicongene antes de concluidos todos os trabalhos das novas fundações dos pilares, pedindo-se autorisação para a passagem dos comboios.

O engenheiro Araujo informava telegraphicamente o ministro d'esta pretensão, di-

«Viens de m'entretenir avec Knee à qui j'ai exposé nécessité activer réparations ponts. Répondu qu'il espère achever Chicongène mi-mars, Movène avril. Dit qu'ensuite viendra entrepreneur faire 9 derniers kilomètres et réparer ponts et ligne au delà Movène. Je lui ai dit qu'ainsi je ne croyais pas pût terminer travaux, délai marqué arrêté 24 octobre. Il a répondu qu'il ne pouvait prévoir ce qui arriverait jusque juin. Semble donc compagnie n'est pas disposée exécuter prescriptions arrêté ou attendre prorogation délai. Prière dire si dois continuer insister réparations et prolongement ligne terminées 24 juin».

Le ministre répondit[1]:

«Continuez insister réparation ligne et sa conclusion jusque frontière, délai fixé arrêté ministériel 24 octobre.»

Les insistances et les observations du contrôle ne faisaient pas défaut; mais, si le gouvernement avait en l'ingénieur Araujo un fidèle exécuteur de ses instructions, le représentant des deux compagnies, mr. Knee, semblait, de son côté, remplir avec une même ardeur les ordres de ses directeurs, s'il ne les outrepassait point. Son plan consistait à limiter les réparations aux passages des rivières Chicongène et Movène, de manière à rétablir le transit jusqu'à la gare de ce dernier point qui était celle du plus grand trafic. S'il l'avait fait dans des conditions régulières et sans préjudice des autres réparations, on aurait accepté comme circonstance atténuante que la compagnie préférât concentrer tous les travaux sur ces points, comme étant ceux qui intéressaient à un plus haut degré l'exploitation. Mais la compagnie, ou son représentant, ne cherchait qu'à réduire les travaux à de simples réparations provisoires.

Dans ce but, elle fit monter le pont de Chicongène avant de terminer les ouvrages des nouvelles fondations des piles, sollicitant aussitôt l'autorisation pour le passage des trains.

L'ingénieur Araujo informa télégraphiquement le ministre de cette prétention, en

zendo que poderia permittir-se o transito porque a ribeira não levava aguas, mas que em caso de nova cheia a ponte poderia correr perigo. Acrescentava, comtudo, no telegramma[1]: «Receio companhia não faça tão cedo trabalhos que faltam para completar consolidação ponte, se for dada esta permissão provisoria».

Foi o que succedeu. Obtida a permissão provisoria e condicional para o transito em Chicongene, não se tratou mais da consolidação d'esta ponte, convergindo todos os trabalhos sobre a ribeira de Movene, não para reconstruir e levantar a ponte arrastada, mas sim para construir uma ponte provisoria com materiaes das antigas pontes e com espeques de madeira.

A photographia n.º 13 da collecção respectiva reproduz o aspecto geral d'essa grosseira e tosca obra, cuja construcção vinha pôr em toda a evidencia os intuitos dilatorios da empreza. Gastar dinheiro e perder tempo n'um trabalho d'esta natureza, quando as difficuldades financeiras eram sabidas e quando o praso para a conclusão da linha estava já tão adiantado, tornava bem patente que a companhia só tinha em vista restabelecer o transito até á estação de Movene, sem se importar com as recommendações da fiscalisação, sem attender ás reparações definitivas, sem se preoccupar com a construcção da ultima secção, esquecendo todas as suas obrigações e todos os seus compromissos, e procedendo, enfim, com absoluto desprezo das condições do seu contrato e das determinações do governo.

Em officio de 2 de abril, ponderava o engenheiro fiscal ao representante da companhia a irregularidade e inconveniencia do procedimento que se estava seguindo[2].

Na resposta de 8 de abril[3], redigida em mau portuguez, não se contesta o caracter provisorio dos trabalhos feitos; e quanto á justificação do procedimento da companhia,

[1] Serie N, n.º 14.
[2] Serie N, n.º 15.
[3] Serie N, n.º 16.

lui disant qu'on pouvait autoriser le transit sans risque, tant que la rivière serait à sec, mais qu'en cas de nouvelles crues des eaux, la stabilité du pont se trouverait en danger. Il ajoutait toutefois dans sa dépêche télégraphique[1]: «Crains compagnie ne fasse pas de sitôt travaux qui manquent pour compléter consolidation pont, si autorisons passage provisoire».

C'est ce qui arriva. Dès que la compagnie eut obtenu la permission conditionnelle et provisoire de passer sur le Chicongène, elle ne s'occupa plus de la consolidation de ce pont, et concentra tous ses travaux sur la rivière de Movène, non point pour reconstruire le pont démoli, mais pour en élever un provisoire avec les matériaux retirés des anciens ouvrages d'art et en employant des étais en bois.

La photographie nº 13 de la collection précitée reproduit l'aspect général de cet ouvrage grossier, dont la construction venait mettre en relief les intentions dilatoires de l'entreprise. Dépenser de l'argent et perdre son temps dans un travail de cette nature, alors que ses difficultés financières étaient connues de tous, et que le délai pour l'achèvement de la ligne était aussi avancé, démontre clairement que la compagnie ne visait qu'à rétablir le trafic jusqu'à la gare de Movène, sans s'inquiéter des recommandations du contrôle, sans s'occuper des réparations définitives, sans attacher aucune importance à la construction de la dernière section de la ligne, oubliant ainsi tous les engagements contractés par elle, et ne tenant aucun compte des conditions de sa concession et des injonctions du gouvernement.

Par sa dépêche du 2 avril, l'ingénieur surveillant faisait remarquer au représentant de la compagnie l'irrégularité et les inconvénients de sa conduite[2].

Dans sa réponse du 8 avril[3], rédigée en mauvais portugais, le représentant de la compagnie ne conteste point le caractère provisoire des travaux effectués. Mais en

[1] Série N, nº 14.
[2] Série N, nº 15.
[3] Serie N, nº 16.

apenas se infere que ella continuava insistindo no proposito de reservar para mais tarde os trabalhos definitivos, a pretexto de os não poder fazer na estação chamada das chuvas.

Fôra com este fundamento, conforme vimos, que a companhia pedira em novembro de 1888 a prorogação do praso fixado na portaria de 24 de outubro. A despeito, portanto, do indeferimento que tivera esse pedido, e sem embargo de estar praticamente reconhecido que os mezes de fevereiro, março e abril tinham corrido de feição para a execução dos trabalhos, o representante da companhia affirmava emphaticamente ao representante do governo, que se havia de fazer o contrario do que officialmente estava resolvido e determinado!

Em tudo e a todo o proposito se patenteava a desconsideração da empreza para com a fiscalisação. A ponte provisoria de Movene não só foi construida sem audiencia previa do engenheiro Araujo, senão que começou a ser explorada independentemente de qualquer auctorisação da fiscalisação e contra expressa recommendação em contrario do engenheiro fiscal.

Os telegrammas trocados entre o engenheiro Araujo e o governo, em 23, 27 e 30 de abril [1], demonstram o estado de tensão a que tinham chegado as relações com o representante da companhia, a ponto do ministro ter de auctorisar que se empregassem todos os meios, incluindo os da força, para obrigar a companhia a obedecer ás resoluções do governo. Os motivos que determinaram esses telegrammas estão largamente expostos no officio de 3 de maio do engenheiro Araujo [2], onde elle chega a qualificar a sua missão de fiscal, *de officialmente inutil e pessoalmente muito difficil.*

Dois officios posteriores [3], de 9 de maio e 6 de junho, accusam os primeiros trabalhos de reparação alem Movene. Limitavam-se a passagens muito provisorias nas ribeci-

[1] Serie N, n.º 17.
[2] Serie N, n.º 18.
[3] Serie N, n.ºs 19 e 20.

ce qui concerne la justification de sa manière de procéder, la teneur de ses arguments révèle toujours la ferme intention de réserver pour plus tard les travaux définitifs, sous prétexte des obstacles apportés par la saison dite des pluies.

C'est ce qui lui avait servi d'argument, comme nous l'avons vu, pour demander, en novembre 1888, la prorogation du délai fixé dans l'arrêté ministériel du 24 octobre. En dépit, donc, du rejet de cette demande, et quoiqu'il fût pratiquement reconnu que les mois de février, mars et avril, s'étaient présentés dans des conditions favorables à l'exécution des travaux, le représentant de la compagnie affirmait avec emphase aux délégués du gouvernement qu'on ferait le contraire de ce qui avait été officiellement résolu et déterminé!

Toujours et partout s'accentuait le mépris de l'entreprise pour le contrôle. Le pont provisoire de Movène non seulement fut construit, sans entente préalable avec l'ingénieur Araujo, mais encore il commença à être exploité sans l'autorisation du contrôle et malgré l'opposition expresse de l'ingénieur du gouvernement.

Les télégrammes échangés entre l'ingénieur Araujo et le gouvernement portugais, les 23, 27 et 30 avril [1], prouvent bien l'état de tension où se trouvaient ses rapports avec le représentant de la compagnie. La situation avait revêtu un tel caractère que le ministre dut autoriser l'emploi de tous les moyens, y compris la force, pour obliger la compagnie à obéir aux injonctions du gouvernement. Les raisons qui motivèrent ces télégrammes sont longuement exposées dans la dépêche du 3 mai de l'ingénieur Araujo [2] où il qualifie sa mission *d'officiellement inutile et personnellement fort difficile.*

Deux dépêches postérieures [3] des 9 mai et 6 juin annoncent le commencement des travaux de réparation au delà de Movène. Ces travaux se bornaient à des passages

[1] Série N, nº 17.
[2] Série N, nº 18.
[3] Série N, nºs 19 et 20.

ras das outras pontes arrastadas, com o unico fim de permittir a passagem de materiaes.

Chegou-se, portanto, aos ultimos dias do praso de oito mezes que tinha sido fixado para a conclusão definitiva da linha, sem que nem ao menos se tivesse concluido a reparação definitiva de uma só das cinco pontes destruidas.

très provisoires sur les rivières où les autres ponts avaient été démolis, à la seule fin de permettre le passage des matériaux.

C'est ainsi qu'on atteignit les derniers jours du délai de huit mois fixé pour l'achèvement définitif de la ligne, sans avoir même achevé la réparation d'un seul des cinq ponts que les inondations avaient détruits.

CAPITULO X

A rescisão da concessão

SUMMARIO

A rescisão era o logico epilogo dos factos narrados.— Só em 27 de março de 1889 é que se fez o contrato de empreitada para a conclusão da linha.— Analyse d'este documento a que o proprio empreiteiro chamou *contrato de bancarrota*.— As informações locaes que precederam a rescisão.—Telegrammas do engenheiro Araujo em 25 e 28 de maio.— O circumstanciado telegramma de 23 de junho.—A prorogação do praso teria sido prejudicial para todos.— Estavam feitos os tratados do Transvaal com Orange.—Analyse dos officios da companhia de 1 e 3 de junho.—A consulta do procurador da corôa em 12 de junho.— Resumo das disposições do decreto de 25 de junho.— Officio de 26 e requerimento de 27 de junho por parte da companhia.— Importancia d'estes documentos por conterem as unicas allegações que a companhia concessionaria chegou a produzir.— Analyse e refutação das mesmas allegações.— Procedimento inqualificavel do representante das companhias em Lourenço Marques.— Cumulava as funcções de director do caminho de ferro com as de vice-consul interino da Inglaterra.— Requisita para o Cabo navios de guerra.— Os relatorios dos officiaes da marinha britannica fazem justiça ao procedimento das auctoridades portuguezas.—Como qualificam o procedimento do vice-consul.—Este allegou que procedêra segundo instrucções recebidas.— Declaração formal da companhia portugueza em contrario.— Não consta de igual declaração por parte da companhia ingleza.—Os directores portuguezes da companhia concessionaria exoneram-se de seus cargos e reclamam uma assembléa geral.—Os directores inglezes recusam a convocação da assembléa geral.— Incidente sobre a guarda dos livros, documentos e valores da companhia concessionaria.—As instrucções do governo inglez e as declarações do governo portuguez a tal respeito.

CHAPITRE X

Déchéance de la concession

SOMMAIRE

La rescision est l'épilogue logique des faits racontés.—Le contrat à forfait pour la conclusion de la ligne n'est effectué que le 27 mars 1889.— Analyse de ce document, que l'entrepreneur lui même classifia de *contrat de banqueroute*.— Informations locales qui précèdent la rescision.—Télégrammes de l'ingénieur Araujo les 25 et 28 mai.— Le télégramme circonstancié du 23 juin.—La prorogation du délai fixé aurait nuit à tout le monde.— Les traités entre le Transvaal et Orange étaient déjà signés.— Analyse des lettres de la compagnie du 1er et du 3 juin.— Rapport du procureur de la couronne du 13 juin.— Résumé des dispositions du décret du 25 juin.— Lettre du 26 et requête de la compagnie du 27 juin.— Importance de ces documents: ils contiennent les seules allégations que la compagnie a pu présenter.— Analyse et réfutation de ces allégations.— Conduite inqualifiable du représentant des compagnies à Lourenço Marques.— Il cumulait les fonctions de directeur du chemin de fer et celles de vice-consul intérimaire de l'Angleterre.— Sa réquisition de vaisseaux de guerre pour le Cap.—Les comptes-rendus des officiers de la marine anglaise rendent honneur à la conduite des autorités portugaises.— Leur manière de qualifier celle du vice-consul.—Le vice-consul avance qu'il s'est borné à des instructions reçues.— La compagnie portugaise déclare formellement qu'elle n'a pas donné ces instructions.— On ne peut pas constater une déclaration semblable de la compagnie anglaise.— Les directeurs portugais de la compagnie concessionnaire résignent leurs charges et réclament une assemblée générale.—Les directeurs anglais s'y refusent.— Incident sur la garde des livres, documents et valeurs de la compagnie concessionnaire.— Les instructions du gouvernement anglais et les déclarations du gouvernement portugais sur ce sujet.

CAPITULO X

A rescisão da concessão

A portaria de 24 de outubro de 1888 tinha fixado o praso de oito mezes, a contar d'aquella data, para a conclusão definitiva da linha ferrea. Este praso terminava em 25 de junho de 1889, e o governo, tendo verificado que durante todo esse praso nada se fizera de novos trabalhos e que nem sequer se procedêra ás devidas reparações na parte construida, resolveu rescindir a concessão, por decreto do mesmo dia 25 de junho de 1889, adoptando as providencias constantes das diversas disposições do mesmo decreto, que todas lhe haviam sido aconselhadas pelo procurador geral da corôa e fazenda, na sua consulta de 12 do mesmo mez de junho.

Era o logico epilogo das scenas que se estavam representando havia cinco annos passados, com manifesto detrimento das conveniencias publicas e dos interesses coloniaes, e até com sacrificio do decoro e dignidade do governo portuguez. Conhecemos tudo quanto se disse para alcunhar esse acto de violento e para qualificar de extorsão o procedimento do governo. Até se lhe chamou confisco e esbulho de propriedade alheia, como se o principal prejudicado com esta, a todos os respeitos, mal fadada concessão não fosse o proprio governo.

A refutação cabal d'essas allegações, apaixonadas ou capciosas, segundo o grau de sinceridade que as tiver dictado, está na exposição minuciosa e comprovada dos factos, como a temos feito. O sudario do que foi o cumprimento do contrato não carece

CHAPITRE X

Déchéance de la concession

L'arrêté ministériel du 24 octobre 1888 avait fixé le délai de huit mois, à partir de cette date, pour l'achèvement définitif du chemin de fer. Ce délai prenait fin le 25 juin 1889, et le gouvernement ayant constaté que durant cette période aucun nouveau travail n'avait été fait, qu'on n'avait même pas procédé aux réparations nécessaires sur la partie de ligne construite, prononça la déchéance de la concession par décret de la même date (25 juin 1889), en adoptant les mesures indiquées dans les différentes dispositions de ce décret, conformément aux recommandations formulées par le procureur général de la couronne et des finances, dans sa consultation du 12 juin 1889.

C'était l'épilogue logique et naturel de ce drame qui se déroulait depuis plus de cinq ans, au détriment des convenances publiques et des intérêts coloniaux, et en portant atteinte à la bonne renommée et à la dignité du gouvernement portugais. Ce décrêt a été taxé d'acte de violence, et la conduite du gouvernement a été qualifiée d'extorsion. On accusa même ce dernier de confisquer et de spolier la propriété d'autrui, comme si le gouvernement n'avait pas été le premier à souffrir des suites de cette malheureuse concession.

La réfutation pleine et entière de ces allégations, qu'on peut classer de passionnées ou de captieuses, suivant le degré de sincérité qui les inspira, se trouve dans le récit minutieux des faits que nous avons énumérés. La manière dont la concession

de ser novamente desenrolado, para se comprehender até que ponto esta medida governativa se impunha á consideração do governo, como unico meio de salvar o futuro do caminho de ferro de Lourenço Marques e de redimir tantas faltas passadas e tanto tempo perdido.

O que se não imaginava, era o que o governo portuguez tinha que fazer e que dispender, para cumprir a ingrata missão de emendar erros alheios, reparando a linha, concluindo-a, explorando-a e promovendo o seu prolongamento no Transvaal.

Não imaginava o governo, nem imaginava a companhia, que o encargo das obras a fazer, para collocar o caminho de ferro em condições de regular exploração, havia de importar em muitas centenas de contos de réis, e que a exploração por todo o tempo que decorresse até o prolongamento para o interior, havia de dar um *deficit,* consideravel.

Fazem-se todos estes sacrificios, e Deus sabe, com a evolução que as cousas vão tendo no sul da Africa, se elles vieram a tempo de salvaguardar o grandioso futuro que as condições naturaes e as previsões dos tratados pareciam garantir ao porto de Lourenço Marques!

Não antecipemos, porém, e continuemos a narração chronologica dos factos.

Sob a epigraphe de *documentos relativos á rescisão do contrato de 14 de dezembro de 1883,* constituimos a serie O dos documentos annexos a esta memoria, com o simples intuito de agruparmos as informações e subsidios capitaes que tiveram mais immediata relação com este acto do governo. Estão n'este caso: o contrato que a companhia tinha feito com o engenheiro Sawyer para a construcção da ultima secção; as informações telegraphicas que o governo colheu sobre o estado dos trabalhos até á ultimação do praso; os officios e requerimentos da companhia antes e depois da rescisão,

fut exécutée n'a pas besoin d'être développée de nouveau pour faire comprendre jusqu'à quel point une pareille mesure s'imposait à la sollicitude du gouvernement, comme l'unique moyen de sauver l'avenir du chemin de fer de Lourenço Marques, de racheter toutes les erreurs passées, tout le temps perdu.

Mais on ne pouvait prévoir encore la somme de travail et les dépenses qui allaient incomber au gouvernement portugais pour accomplir l'ingrate mission de corriger les erreurs des autres, en réparant la ligne, en l'achevant, en l'exploitant, et en encourageant son prolongement à travers le Transvaal.

Ni le gouvernement, ni la compagnie ne se figuraient que la charge des travaux à effectuer pour mettre le chemin de fer en état d'être exploité régulièrement, absorberait plusieurs centaines de *contos de réis,* et que l'exploitation de la ligne, pendant toute la période qui s'écoulerait jusqu'à l'achèvement de son prolongement vers l'intérieur, occasionerait un déficit considérable.

On s'imposa toutes sortes de sacrifices; et cependant, devant la tournure que les affaires prennent au sud de l'Afrique, on se demanderait avec raison, si malgré tous les sacrifices, il était encore temps de conserver au port de Lourenço Marques la situation d'avenir que sa position et les prèvisions des traités paraissaient lui assurer.

Mais n'anticipons point et continuons l'exposé chronologique des faits.

Sous le titre de *Documents relatifs à la résiliation du contrat du 14 décembre 1883,* nous avons constitué la série O des documents annexés au présent mémoire, dans le simple but de grouper les renseignements obtenus et les pièces qui se rapportent le plus directement à cet acte du gouvernement portugais. Dans ce nombre, se trouvent le contrat que la compagnie avait passé avec l'ingénieur Sawyer, pour la construction du dernier tronçon, les informations télégraphiques que le gouvernement recueillit sur l'état des travaux jusqu'à l'expiration du délai, les lettres et les requêtes

e os pareceres do procurador geral da corôa sobre o assumpto.

O contrato de empreitada [1], se assim se lhe póde chamar, tem a data de 27 de março de 1889 e foi feito sob condição de que o engenheiro deveria partir immediatamente para Lourenço Marques, a fim de construir a ultima secção e concluir toda a linha ferrea até 24 de junho, senão antes. Em que termos, com que meios e sob que garantias, não se chega a perceber bem, apesar de ser extenso e miudo de detalhes o contrato. Parece uma convenção arranjada adrede, para se figurar que havia um contracto e um empreiteiro, sem intenção de se levar a effeito o trabalho. As condições eram de tal modo onerosas e extravagantes, que o proprio empreiteiro dizia mais tarde, em carta particular ao engenheiro Araujo [2]:

«The principle on which my agreement with the company was based was that of a bankrupt: 1st. The money was placed to personal credit *before* spending it; 2nd. I could spend it as I pleased and it did not matter what the work cost, no responsibility attached to me on that account...»

Bancarrota em todo o sentido, porque, ao passo que se fixava o praso da conclusão das obras até 24 de junho, tambem se prevenia a hypothese de que, por falta de fundos, ellas não estivessem concluidas até fim de setembro, ficando o empreiteiro desobrigado de continuar os trabalhos, e tendo direito a receber £ 5:000, a titulo de remuneração dos seus serviços. Acode perguntar: se a falta de fundos era o unico motivo previsto para a não conclusão das obras no praso convencionado, como é que se allegou e allega não ter havido tempo para as fazer, e quasi diremos, encetar? De duas uma, se o contrato era serio: ou foi a falta de fundos, ou foi a negligencia

[1] Serie O, n.º 1
[2] Serie Q, pag. 5.

de la compagnie avant et après la résiliation, et les avis du procureur général de la couronne sur la question.

Le contrat d'entreprise [1], si on peut l'appeler ainsi, porte la date du 27 mars 1889. Il fut conclu sous la condition que l'ingénieur partirait sur-le-champ pour Lourenço Marques, afin de construire la dernière section et de terminer toute la ligne ferrée le 24 juin ou même avant cette date, si c'était possible. Dans quels termes, par quels moyens et sous quelles garanties ce but devait-il être atteint? C'est ce qu'on ne peut pas bien saisir d'après les dispositions de ce contrat, malgré les détails qu'il renferme. On dirait plutôt un arrangement forgé pour simuler l'existence d'un contrat et d'un entrepreneur, sans qu'il y eût la moindre intention d'effectuer le travail. Les conditions en étaient tellement onéreuses et extravagantes que l'entrepreneur lui-même disait plus tard, dans une lettre particulière à l'ingénieur Araujo [2]:

«Le principe sur lequel était basé mon accord avec la compagnie était celui d'une banqueroute: 1°, l'argent était placé à mon crédit personnel *avant* qu'il fût dépensé; 2°, je pouvais le dépenser comme bon me semblerait, peu importe ce que le travail pourrait coûter, aucune responsabilité ne m'incombant de ce chef...»

C'était en effet la banqueroute sous tous les points de vue, car tandis qu'on fixait le délai de l'achèvement des travaux au 24 juin, on prévoyait également l'hypothèse où ces travaux, faute des fonds nécessaires, pourraient ne pas se trouver terminés à la fin de septembre. Et le contrat prescrivait alors que l'entrepreneur ne serait pas tenu de continuer les travaux, et qu'il recevrait, à titre de remunération de ses services, la somme de £ 5:000. C'est le cas de se demander: si le manque de fonds est le seul motif prévu du non-achèvement des travaux dans le délai conventionnel, comment se fait-il qu'on ait allégué et qu'on allègue encore que le temps a manqué pour effe-

[1] Série O, nº 1.
[2] Série Q, pag. 5.

do engenheiro, que deu causa a não se fazerem os trabalhos; em qualquer das hypotheses, não havia rasão de força maior que pudesse eximir a companhia do cumprimento do seu contrato; mas eram causas reaes, que podiam ser allegadas e ponderadas, para de algum modo se attenuar a demora havida. Não o foram, porém, preferindo-se recorrer ao fundamento, já desattendido pelo governo, da estação das chuvas e das febres, e esquecendo-se que a empreitada tinha sido negociada sem attenção alguma a tal fundamento.

O que havemos de concluir de tudo isto senão que, esta empreitada, a partida do engenheiro, e até a compra de algum material, não foram mais do que um simulacro de operações com que mais uma vez se pretendeu illudir a execução do contrato?

As informações telegraphicas, que o ministro procurou ter sobre o estado dos trabalhos, eram sobremaneira desanimadoras[1].

Pediram-se as primeiras em 24 de maio, e o engenheiro Araujo respondia em 25 e 28 o seguinte: que considerava impossivel a conclusão da linha até 24 de junho, porquanto, não tinha ainda chegado o empreiteiro, nem haviam começado os trabalhos da ultima secção, e, na parte construida, faltava reparar a maior parte dos desastres já enumerados. Acrescentava, comtudo: «Companhia quer fazer esforços levar trem fronteira 24 de junho. Duvido possa fazer. Certamente se o fizer será sobre linha muito incompleta, procurando sophismar cumprimento obrigações contrato, determinações portarias, que não consentirei. Sawyer ainda não chegou. Peço instrucções regulem meu procedimento quando chegar 24 de junho».

[1] Serie O, n.º 2.

ctuer l'ouvrage, et nous dirons presque, pour le commencer? De deux choses, l'une si le contrat était sérieux: ou c'est l'absence de fonds ou la négligence de l'ingénieur qui ont été cause que les travaux ne se sont pas faits. Dans l'une ou dans l'autre des hypothèses, il n'existait pas de raison de force majeure pouvant exempter la compagnie de l'exécution de sa concession, mais il y avait des motifs réels et dignes d'être pris en considération qui auraient pu être invoqués pour atténuer les effets du retard apporté à la construction. Ces motifs ne furent pas mis en avant. On préféra recourir à l'argument, déjà repoussé, qui avait pour base la saison des pluies et des fièvres, oubliant que le contrat d'entreprise avait été souscrit sans qu'il fût fait la moindre allusion à une pareille hypothèse.

Que faut-il conclure de tout cela, si ce n'est que l'entreprise, le départ de l'ingénieur, et même l'achat de quelque matériel ne furent qu'un simulacre de commencement d'exécution destiné à servir de prétexte pour échapper encore une fois aux engagements résultant de la concession?

Les renseignements télégraphiques que le ministre obtint au sujet de l'état des travaux étaient on ne peut plus décourageants [1].

Les premiers furent demandés le 24 mai, et l'ingénieur Araujo répondait, les 25 et 28, qu'il considérait l'achèvement de la ligne impossible jusqu'au 24 juin, attendu que l'entrepreneur, n'étant pas encore arrivé, n'avait pu commencer la dernière section, et que, sur la partie de ligne construite, la plupart des dégâts précédemment énumérés ne se trouvaient pas réparés. L'ingénieur Araujo ajoutait toutefois: «Compagnie veut s'efforcer conduire train frontière 24 juin. Doute puisse le faire; si elle le fait, ce sera certainement sur ligne fort incomplète, cherchant éluder exécution obligations contrat, déterminations arrêtés ministériels que ne consentirai point. Sawyer pas encore arrivé. Demande instructions réglant ma conduite lorsque arrivera 24 juin».

[1] Série O, nº 2.

Esses esforços nem mesmo se tentaram. A informação telegraphica de 23 de junho [1] diz e resume tudo nos termos seguintes:

«Lourenço Marques, 23 junho 1889.—Ministro da marinha, Lisboa.—Desde Lourenço Marques até kilometro 80,500 falta construir pontes Movene 67, Umquanhene 72, Sucutuini 74, ultimar reconstrucção ponte Cherundella 80, reparar algumas pequenas pontes, reconstruir aterros entre kilometros 80 e 80,500, augmentar larguras pontes actuaes, accordo artigo 3.º contrato, elevar linha especialmente proximo pontes Movene Sucutuini, com excepção alguns trabalhos insignificantes.

«Ha tudo por fazer ultimos 9 kilometros; por informação official que acabo receber, sei proceder-se apenas córte tres rochas situadas entre kilometros 80,600 e 81 e execução alguns trabalhos aterro entre estradas e limpeza mato até proximo kilometro 83, havendo Sawyer começado 12 junho marcar novo traçado desde kilometro 80,500 até 83.

«Em meiado janeiro ultimo interrompeu-se trafico toda linha restabelecendo-se este poucos dias depois entre Lourenço Marques Chicongene kilometro 62; em 25 março prolongou-se trafico até margem direita Movene kilometro 67; em 23 abril restabeleceu Knee, sem auctorisação previa fiscal, trafico entre margem direita Movene e estação mesmo nome, kilometro 68; desde meiado janeiro até hoje interrompido trafico entre estação Movene e kilometro 80,500.

«Avalio seis mezes tempo maximo necessario concluir todos trabalhos, não faltando recursos dinheiro, pessoal, material. Sawyer chegou Lourenço Marques 10 junho. Vapor pharoes com materiaes 13 mesmo mez, trazendo, segundo indica manifesto, rails, eclises, travessas creosotadas, tubos e madeira. Trabalhos reparações começados meiado janeiro foram aterros até kilometro

[1] Serie O, n.º 6.

Les efforts annoncés, de la part de la compagnie ne furent même pas tentés. L'information télégraphique du 23 juin [1] dit et résume tout, dans les termes suivants:

«Lourenço Marques, 23 juin 1889.—Ministre de la marine, Lisbonne.—Depuis Lourenço Marques jusqu'au kilomètre 80,500, manque construire les ponts Movène 67, Umquanhène 72, Sucutuini 74, terminer construction pont Cherundella 80, réparer quelques petits ponts, refaire remblais entre kilomètres 80 et 80,500, augmenter largeurs ponts actuels, conformité article 3 contrat, élever voie spécialement près ponts Movène Sucutuini, quelques travaux insignifiants non compris.

«Derniers kilomètres tout à faire; par renseignement officiel que je viens de recevoir, je sais qu'on procède seulement à couper trois roches situées entre kilomètres 80,600 et 81, exécution quelques travaux terrassement entre routes, et on nettoie terrain inculte jusqu'à près kilomètre 83, Sawyer a commencé 12 juin marquer nouveau tracé à partir kilomètre 80,500 jusqu'au 83.

«Au milieu janvier dernier, trafic interrompu toute la ligne, rétabli peu de jours après entre Lourenço Marques Chicongène kilomètre 62; le 25 mars trafic prolongé jusqu'à rive droite Movène, kilomètre 67; le 23 avril Knee rétablit sans autorisation préalable du contrôle trafic entre rive droite Movène et station même nom, kilomètre 68; depuis mi-janvier jusqu'aujourd'hui, trafic interrompu entre station Movène et kilomètre 80,500.

«J'évalue six mois, au plus, temps nécessaire achever tous travaux, s'il ne manque pas ressources argent, personnel, matériel. Sawyer est arrivé Lourenço Marques 10 juin. Vapeur fanaux avec matériaux 13 même mois, apportant, selon l'indique manifeste, rails, éclisses, traverses créosotées, tuyaux et bois. Travaux réparations commencés mi-janvier furent remblais jusqu'au

[1] Série O, nº 6.

80, pequenas pontes, reconstrucção ponte Chicongene, balastragem em parte da linha. Ultimamente construcção ainda incompleta, pilares, alvenaria, ponte Cherundella e alguns trabalhos, restabelecimento linha telegraphica entre Movene e kilometro 80,500. Alem d'isto fez-se ponte muito provisoria Movene passagens serviço trabalhos sobre Umquanhene Sucutuini. Em 23 janeiro ultimo, poucos dias depois desastres pontes, officiei Knee pedindo indicação natureza trabalhos reparação a executar e data que deviam começar, foi respondido vocalmente esperar-se vinda engenheiro ausente inspeccionar linha, começar trabalhos. Insisti officio 20 fevereiro remessa indicações trabalhos por haverem começado estes sem aviso previo, recebi então 26 fevereiro indicações referidas apenas trabalhos entre kilometros 7 e 64,500.

«Conferenciei Knee 6 março expondo necessidade activar reparações linha, respondeu esperava concluir março reparações ponte Chicongene, em abril Movene, vindo depois empreiteiro maio fazer reparações restantes e ultimos kilometros conforme informei ministerio telegramma 6 março.

«Officiei 22 março Butcher, substituto Knee então ausente Natal, dizendo poder conceder-se provisoriamente auctorisação trafico sobre ponte Chicongene, condição ultimar rapidamente trabalhos n'esta ponte. Trafico restabeleceu-se, mas trabalhos ainda hoje não concluidos. Officiei 2 abril Butcher insistindo activar reparações linha, fazer ultimos kilometros, respondeu seria presente meu officio Knee quando regressasse. Expux 24 abril Knee meu parecer ácerca circumstancias em que se estavam fazendo trabalhos reparação e de não haver feito ultimos kilometros, conforme consta meu officio ministerio n.° 55. Suspendi depois minhas instancias, visto ter reconhecido intenção companhia não attender determinações governo.=*Araujo.*»

N'este periodo verdadeiramente desastroso da existencia da companhia, como ella propria declarava em officio de 1 de

kilomètre 80, petits ponts, reconstruction pont Chicongène, balast en une partie de la voie. Dernièrement, construction encore incomplète piliers, maçonnerie, pont Cherundella et quelques travaux, rétablissement ligne télégraphique entre Movène et kilomètre 80,500. En outre, on a fait un pont très provisoire Movène, passages service travaux sur Umquanhène Sucutuini. Le 23 janvier dernier, peu de jours après désastre ponts, j'écrivis à Knee demandant renseignement sur nature travaux réparation à exécuter et date où devaient commencer, on m'a répondu verbalement attendait l'arrivée ingénieur absent inspecter la voie, commencer travaux. J'ai insisté dépêche 20 février remise de renseignements travaux pour les avoir commencés sans avis préalable, j'ai reçu alors, 26 février, renseignements susdits, seulement travaux entre kilomètres 7 et 64,500.

«Entretien avec Knee 6 mars, démontrant nécessité accélérer réparations de la voie; répondit espérait terminer mars réparations pont Chicongène, en avril Movène, viendra ensuite entrepreneur en mai faire réparations restantes et derniers kilomètres, conformément j'ai informé ministère, télégramme 6 mars.

«J'ai écrit 22 mars Butcher, substituant Knee, alors absent Natal, disant pouvoir accorder provisoirement autorisation trafic sur pont Chicongène, à condition terminer rapidement travaux de ce pont. Trafic fut rétabli, mais travaux non terminés aujourd'hui encore. J'ai écrit 2 avril Butcher insistant accélérer réparations voie, faire derniers kilomètres; répondit ma dépêche serait présentée à Knee quand reviendrait. 24 avril fait savoir à Knee mon avis à l'égard circonstances dans lesquelles on faisait travaux réparation et ne pas avoir fait derniers kilomètres ainsi qu'il appert ma dépêche à ministère, n° 55. Depuis, suspendit mes instances, ayant reconnu intention compagnie pas avoir égard à recommandations gouvernement.=*Araujo.*»

Dans cette période véritablement désastreuse de l'existence de la compagnie, ainsi qu'elle même le reconnaissait dans sa lettre

junho[1], é licito duvidar que a prorogação do praso para a conclusão das obras tivesse sido um beneficio para quem quer que fosse. Os effeitos dos erros commettidos, e de tantas tergiversações havidas quanto ao cumprimento da concessão, accumulavam-se agora de modo esmagador sobre a existencia da companhia, dado mesmo que se quizesse entrar em novo caminho. As negociações com a companhia neerlandeza tinham-se rompido, de modo a conjecturar-se que difficilmente poderiam ser reatadas, apesar de ser já fallecido o primitivo concessionario, o sr. Mac-Murdo.

Como dissemos já, no capitulo 2.º, secção 6.ª da parte 1.ª, foi por este tempo que se celebrou o tratado entre o Transvaal e Orange, estabelecendo relações e compromissos, que denotavam uma nova orientação na politica da republica da Africa meridional.

Era como o Transvaal respondia á exigencia de dois milhões esterlinos, como pena comminatoria para o caso de qualquer outro prolongamento no seu territorio que não fosse o do caminho de ferro de Lourenço Marques. Se a linha de Bloemfontein ao Vaal River desponta então como uma seria ameaça aos interesses da linha portugueza, é isso devido ás intransigencias de que se usou para com a companhia neerlandeza e aos devaneios de quem suppoz que a concessão Lourenço Marques era a chave do commercio externo do Transvaal.

Grave e profundo erro, que teria sido a ruina completa da linha portugueza, se a sua administração continuasse em mãos da companhia concessionaria, ainda quando as circumstancias financeiras d'esta lh'o permittissem. Tem o governo portuguez gasto para cima de 1.500:000$000 réis desde que administra o caminho de ferro. Conjecture-se o que teria sido o destino da companhia se se tivesse visto obrigada a igual dispen-

[1] Serie O, n.º 3.

du 1er juin [1], il est permis de douter que la prorogation du délai pour l'achèvement des travaux eût été un bienfait pour qui que ce soit. Les résultats des erreurs commises, de tant de faux-fuyants mis en jeu à propos de l'exécution de la concession, pesaient actuellement d'une manière trop écrasante sur l'existence de la compagnie pour rendre fructueux tout effort qui serait tenté dans le but de la ramener à une nouvelle voie. Les négociations avec la compagnie néerlandaise avaient été interrompues, et il y avait lieu de présumer qu'elles seraient difficilement reprises, malgré le décès du concessionnaire primitif mr. Mac-Murdo.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, dans le chapitre II, section VI de la première partie de ce mémoire, c'est vers cette époque qu'intervint le traité entre le Transvaal et l'État d'Orange, établissant des relations et des engagements qui marquaient une nouvelle orientation dans la politique de la république Sud-Africaine.

C'est ainsi que le Transvaal répondait à la réclamation de deux millions sterling, comme peine comminatoire pour le cas de l'exécution de tout autre prolongement de ligne sur son territoire, qui ne serait pas celle du chemin de fer de Lourenço Marques. Si la ligne de Bloemfontein au Vaal River surgit alors comme une menace sérieuse pour les intérêts de la ligne portugaise, il ne faut s'en prendre qu'à l'intransigeance manisfestée vis-à-vis de la compagnie néerlandaise, et aux idées chimériques de ceux qui supposaient que la concession Lourenço Marques était la clef du commerce externe du Transvaal.

Grave et profonde erreur, qui eût entraîné la ruine complète de la ligne portugaise si son administration était restée aux mains de la compagnie concessionnaire, quand bien même les circonstances financières de cette dernière le lui eussent permis. Le gouvernement portugais a dépensé plus de 1.500:000$000 réis depuis qu'il administre le chemin de fer. On peut se figurer ce que serait devenue la compa-

[1] Série O, nº 3.

dio; e conjecture-se o que seria hoje a perspectiva da exploração d'este caminho de ferro, se não tivesse sido renovado e concluido, como está, e se não houvesse ainda um palmo de prolongamento no territorio da republica, como era intenção não se fazer emquanto subsistisse o mesmo estado de cousas!

Os officios da companhia, em datas de 1 e 3 de junho[1], contêem allegações cuja procedencia não resiste ao mais superficial conhecimento dos factos.

Asseverára o governo perante o parlamento que não prorogaria o praso para a conclusão da linha. A companhia queixa-se do desastroso effeito que tal noticia causára em Londres. Era o mesmo que confessar que nunca tomára a serio esse praso nem a obrigação de concluir a linha.

Allegava depois, «que estava fazendo os maximos esforços para concluir os kilometros cuja construcção lhe foi imposta e que ella acceitou». Bastará dizer, que n'aquella data de 1 de junho nem sequer tinha chegado a Lourenço Marques o empreiteiro que havia de fazer a construcção.

A allegação capital da companhia referia-se ao impedimento que as chuvas tinham causado para a execução dos trabalhos, e á necessidade de se distrahir para as reparações da linha o pessoal operario de que se poderia dispor para a construcção da ultima secção. Sabido, porém, o que tinham sido as reparações, a maneira como se desperdiçára o tempo em obras meramente provisorias, e o estado lastimoso em que ainda se encontrava a linha construida, a allegação da companhia carecia de todo o fundamento para ser recebida, ainda mesmo pelo lado da equidade.

Referia se tambem a companhia á questão das tarifas, pretendendo dar a entendre, si elle s'était vue obligée de satisfaire à une pareille dépense. On s'imagine facilement ce qu'eût été l'exploitation de ce chemin de fer, si la ligne n'avait point été réfectionnée et terminée, comme elle l'est aujourd'hui, et si elle n'avait pas été prolongée sur le territoire de la république, ainsi que c'était l'intention du Transvaal tant que la situation subsisterait la même!

Les lettres de la compagnie en date du 1er et du 3 juin[1] contiennent des allégations qui ne sauraient résister à la plus superficielle connaissance des faits.

Le gouvernement avait assuré devant le parlement qu'il ne prorogerait point le délai pour l'achèvement de la ligne. La compagnie se plaignait de l'effet désastreux qu'une semblable nouvelle avait causé à Londres. C'était avouer par là qu'elle n'avait jamais pris au sérieux, ni la fixation de ce délai, ni l'obligation d'achever la ligne.

La compagnie alléguait ensuite «qu'elle faisait les plus grands efforts pour terminer les kilomètres de voie dont la construction lui avait été imposée et qu'elle avait acceptée». Or, il suffira de dire qu'à la même date du 1er juin, l'entrepreneur chargé de la construction n'était même pas arrivé à Lourenço Marques.

L'argument principal présenté par la compagnie reposait sur l'empêchement d'exécuter les travaux par suite de la saison pluvieuse, et sur la nécessité de distraire des réparations de la ligne le personnel ouvrier dont on pouvait disposer pour la construction de la dernière section. Pour ceux, néanmoins, qui savaient en quoi avaient consisté les réparations, la manière dont on avait perdu le temps en ouvrages purement provisoires, et l'état regrettable où se trouvait la ligne construite, les allégations de la compagnie étaient dénuées de tout fondement et ne méritaient pas même d'être prises en considération au point de vue de l'équité.

La compagnie invoquait également la question des tarifs, voulant faire accroire

[1] Serie O, n.os 3 e 4.

[1] Série O, nos 3 et 4.

der que o accordo com a companhia neerlandeza estaria prestes a realisar-se. Dizia-se no officio de 3 de junho, que nunca houvera divergencias profundas a tal respeito, e que se chegára a um accordo quasi completo. Os unicos obstaculos que ainda havia eram, por parte da companhia portugueza, não quererem os directores de Londres prescindir de uma garantia contra o prolongamento de qualquer outro caminho de ferro no territorio do Transvaal, e, por parte da companhia neerlandeza, esquivar-se agora a assignar pura e simplesmente o accordo das tarifas.

Não é facil fazer-se toda a luz n'esta questão do accordo entre as duas companhias; mas se a garantia alludida era ainda a que fôra lembrada em tempo do coronel Mac-Murdo, importando uma indemnisação de dois milhões esterlinos, teremos de concluir que qualquer dos dois obstaculos deixava pequena esperança de se chegar a accordo.

Foi por esta occasião que o procurador geral da corôa, em consulta de 12 de junho [1], deu o seu parecer no sentido da rescisão da concessão, aconselhando todas as providencias que vieram a ser decretadas.

Dadas certas e determinadas circumstancias de facto, expressamente designadas no artigo 42.° do contrato, terminava este artigo dizendo: «terá o governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contrato».

O relatorio do decreto de 25 de junho de 1889 [2] expõe miudamente todas as circumstancias de facto, em que o governo se firmou, para usar d'aquella faculdade e declarar rescindido o contrato (artigo 1.°)

Obrigou-se o governo, artigo 2.°, a mandar proceder immediatamente á avaliação do caminho de ferro, e a pol-o em hasta publica, por espaço de seis mezes, logo que a avaliação estivesse concluida, tudo nos termos do § unico do citado artigo 42.°

Mais se obrigou, artigo 3.°, a fazer as re-

[1] Serie O, n.° 5.
[2] Serie O, n.° 8.

que l'accord avec la compagnie néerlandaise était presque terminé. La lettre du 3 juin déclarait qu'il n'y avait jamais eu de divergence profonde à ce sujet et que l'accord était sur le point de se faire. Les seuls obstacles qui se manifestaient encore étaient, de la part de la compagnie portugaise, le refus des directeurs de Londres de renoncer à être garantis contre le prolongement de tout autre chemin de fer sur territoire transvaalien, et de la part de la compagnie néerlandaise, son opposition actuelle à la signature pure et simple de l'accord sur les tarifs.

Il n'est pas facile de faire une lumière complète sur cette question de l'accord entre les deux compagnies, mais si la garantie précitée était encore celle dont il avait été parlé au temps du colonel Mac-Murdo, soit une indemnité de deux millions sterling, on peut déduire de là que l'un et l'autre de ces obstacles laissait peu d'espoir d'arriver à une entente.

C'est vers cette époque que le procureur général de la couronne, dans sa consultation du 12 juin [1], émit l'avis de retirer la concession, en conseillant toutes les mesures qui firent l'objet du décret.

En prévision de certains faits expressément prévus à l'article 42 du contrat, cet article terminait en disant: «le gouvernement aura, de sa propre autorité, le droit de déclarer le contrat résilié».

Le rapport contenu dans le décret du 25 juin 1889 [2] expose en détail toutes les circonstances sur lesquelles le gouvernement s'est basé pour user de cette faculté et prononcer la déchéance (article 1er).

Le gouvernement s'est engagé (article 2) à faire procéder immédiatement à l'évaluation du chemin de fer et à le mettre en adjudication pendant le délai de six mois, dès que cette évaluation serait terminée. Le tout aux termes du § unique du susdit article 42.

Le gouvernement s'obligeait aussi (arti-

[1] Série O, n° 5.
[2] Série O, n° 8.

parações necessarias na parte interrompida da linha, bem como a construir a ultima secção, entre o kilometro 80,500 e a fronteira, e a concluir as outras secções, de modo a collocar todo o caminho de ferro em condições da mais breve exploração definitiva.

Para este effeito e como consequencia impreterivel da propria rescisão, determinou o artigo 4.°, que o governo tomaria posse, mediante inventario, de toda a linha e seus accessorios; e prescreveu o artigo 5.° que se escripturasse em conta especial toda a despeza a effectuar por parte do governo para ser devidamente deduzida no preço da arrematação.

O inventario deveria ser feito sob presidencia da auctoridade administrativa, com assistencia do representante ou representantes da companhia, ou á sua revelia, no caso de desobediencia á intimação respectiva; e a avaliação que do mesmo inventario resultasse seria a base dos lanços para a adjudicação em hasta publica.

Todas as mais disposições do decreto tinham por fim garantir a sua rapida execução.

Accusando a recepção d'este decreto, a companhia declarou em officio de 26 de junho[1], que ia deliberar sobre os meios a pôr em pratica para a melhor defeza dos seus direitos.

Em requerimento do dia seguinte[2] dizia: «A companhia protesta hoje mesmo pelos meios legaes contra o acto do governo, emquanto o tribunal arbitral não póde apreciar as rasões que ella opportunamente fará valer».

N'esse requerimento pedia-se, porém, para desde logo, a invalidação do decreto, na parte em que ordenava a posse da linha e a construcção do que faltava para a sua conclusão. Foi este ultimo ponto o que a companhia teve por mais illegal e contrario ao contrato, revelando assim, mais uma

[1] Serie O, n.° 11.
[2] Serie O, n.° 12.

cle 3) à faire les réparations nécessaires sur la partie de ligne interceptée, ainsi qu'à construire le dernier tronçon entre le kilomètre 80,500 et la frontière, et à terminer les autres sections de manière à mettre toute la ligne ferrée en état d'être définitivement exploitée, dans le plus bref délai.

A cet effet, et comme conséquence forcée de la déchéance, l'article 4 du décret stipula que le gouvernement prendrait possession, moyennant inventaire, de toute la ligne et de ses accessoires; et l'article 5 prescrivit qu'on porterait à un compte spécial toute la dépense à effectuer par le gouvernement, pour la déduire du prix de l'adjudication.

L'inventaire devait être pris sous la présidence de l'autorité administrative avec l'assistance du représentant ou des représentants de la compagnie, ou bien par défaut au cas ou ces derniers refuseraient de comparaître à l'assignation qui leur serait signifiée de ce chef. L'évaluation résultant de ce même inventaire formait la base de la licitation par enchères publiques.

Toutes les autres dispositions du décret avaient pour but de garantir sa rapide exécution.

En accusant réception de ce décret, la compagnie déclara, dans sa lettre du 26 juin[1], qu'elle allait délibérer sur les moyens à mettre en œuvre pour mieux sauvegarder ses intérêts.

Dans sa requête du lendemain[2], elle disait: «La compagnie proteste aujourd'hui même par les moyens légaux contre l'acte du gouvernement, en attendant que le tribunal arbitral puisse apprécier les raisons qu'elle fera valoir en temps et lieu».

Dans cette requête, elle sollicitait toutefois que le décret fût annulé dans la partie qui ordonnait la prise de possession de la ligne et la construction de la partie qui manquait pour son achèvement. C'est ce dernier point que la compagnie considérait comme le plus illégal et le plus contraire

[1] Série O, n° 11.
[2] Série O, n° 12.

vez, a sua má vontade contra a conclusão definitiva da linha até á fronteira do Transvaal.

Toda a materia d'este requerimento deve merecer especial attenção no presente pleito, porque n'elle se resumiram as rasões de aggravo que a companhia concessionaria poude apurar contra o procedimento do governo, e depois d'elle nunca mais a mesma companhia disse ou allegou de sua justiça.

O requerimento comprehende duas partes distinctas: a que termina pelo protesto com a ameaça de se recorrer para o juizo arbitral; e a que reclama a invalidação immediata de algumas disposições do decreto.

Na parte em que se protesta, reduz-se a allegação a não terem sido attendidos pelo governo os casos de força maior invocados pela companhia, isto é, a estação das chuvas, o periodo das febres e as damnificações que a linha soffrêra em janeiro em consequencia das grandes cheias.

Era materia já duas vezes desattendida pelo governo antes do decreto, sem que a companhia tivesse recorrido ou appellado para o juizo arbitral.

Estava sobejamente provado que os trabalhos tinham sido planeados, desde fevereiro, com o manifesto intuito de se attender exclusivamente ao restabelecimento do transito até Movene.

As reparações alem d'esse ponto podiam ter sido feitas ao mesmo tempo, sem impedimento de força maior, porque, se foi possivel reparar a ponte de Chicongene e construir a ponte provisoria de Movene, esses factos demonstram que a estação invernosa não oppoz obstaculo algum á execução dos trabalhos.

A construcção da ultima secção estava no mesmo caso, se se tivessem feito, como se fizeram á ultima hora, umas passagens provisorias para o material nas ribeiras alem Movene. Nada d'isso se fez nem se tentou, e o tempo foi correndo ao desbarato, como se o *terminus* da linha fosse em Movene.

à la concession révélant ainsi, une fois de plus, sa mauvaise volonté au sujet de l'achèvement définitif de la ligne jusqu'à la frontière transvaalienne.

Tout le contenu de cette requête mérite une attention spéciale dans le présent procès, car il résume les principaux griefs exposés par la compagnie concessionnaire contre la conduite du gouvernement, et depuis lors cette compagnie n'a plus rien invoqué pour sa défense.

La requête comprend deux parties distinctes: celle qui se termine par la protestation, avec menace de recourir au tribunal arbitral, et celle qui réclame l'invalidation immédiate de quelques dispositions du décret.

Dans la partie qui contient la protestation, les allégations de la compagnie se réduisent à déclarer que le gouvernement portugais n'a pas tenu compte des cas de force majeure invoqués par elle, c'est-à-dire, la saison des pluies, la période des fièvres et les dégâts soufferts par la ligne en janvier, par suite des grandes inondations.

Ces arguments avaient déjà été repoussés deux fois par le gouvernement, sans que la compagnie eût songé à en appeler de cette décision à un jugement arbitral.

Il n'était que trop démontré que les travaux avaient été poursuivis depuis février dans le seul but de rétablir exclusivement le trafic jusqu'à Movène.

Les réparations au delà de ce point auraient fort bien pu être faites simultanément, sans obstacle de force majeure, car, si on a pu réparer le pont de Chicongène et construire le pont provisoire de Movène, cela prouve bien que l'hiver n'avait pas empêché de travailler.

La construction de la dernière section se trouvait dans le même cas, si on avait pratiqué alors, comme on le fit à la dernière heure, des passages provisoires pour le matériel sur les rivières au delà de Movène. Mais rien ne fut tenté dans ce sens, et le temps s'écoula en pure perte, comme si le *terminus* de la ligne se fut arrêté à Movène.

Não contestâmos que as damnificações foram um encargo imprevisto, e obrigavam a companhia a um acrescimo de trabalhos e despezas; mas, na verdade, nenhum argumento poderia parecer mais contraproducente n'aquella occasião, para justificar qualquer prorogação de praso, do que appellar-se para o trabalho das reparações como rasão de se não ter feito a construcção dos ultimos kilometros. Reparar os estragos e repor a linha em boas condições de exploração, era obrigação normal e immediata, que a companhia tinha de cumprir muito antes de findar o praso da portaria.

As damnificações deram-se em janeiro; em 28 d'esse mez mandou o governo intimar a companhia para que restabelecesse o transito com a maior brevidade, suscitando-lhe as disposições dos artigos 44 e 45 do contrato [1]; passados tres mezes d'esse aviso, cabia ao governo o direito de rescindir a concessão, nos termos dos mesmos artigos; a companhia não fez as reparações senão muito parcial e incompletamente, deixando sem exploração cerca de 12 kilometros; o governo não usou, em maio, do seu direito de rescisão por esta falta, como o podia ter feito, preferindo aguardar o termo do praso da portaria, por ser mais largo e de maior equidade: n'estas circumstancias e com estas aggravantes de falta de cumprimento do contrato, ha de convir-se, que o argumento da força maior era uma completa aberração dos preceitos do contrato e dos factos passados.

Vejamos a argumentação da companhia contra as disposições do decreto que permittiram a posse do caminho de ferro, as reparações da linha construida e a construcção da ultima secção.

Contra a posse, o argumento capital consiste no facto de não vir citado, nem no decreto nem no relatorio que o precede, o

[1] Serie N, n.º 6.

Loin de nous l'idée de contester que les dégâts de la ligne n'aient été une charge imprévue, et n'aient obligé la compagnie à un surcroît de travaux et de dépenses; mais en vérité, nul argument ne pourra paraître plus contradictoire, pour justifier la prorogation du délai, que celui par lequel on invoquait le travail des réparations de la voie, comme un empêchement à la construction des derniers kilomètres. L'obligation normale et immédiate de la compagnie était de réparer les avaries et de remettre la ligne en état d'exploitation, et elle devait s'en acquitter longtemps avant l'expiration du délai fixé par l'arrêté ministériel.

Les avaries eurent lieu en janvier. Le 28 de ce mois le gouvernement fit inviter la compagnie à rétablir la circulation dans le plus bref délai possible, lui rappelant les dispositions des articles 44 et 45 de la concession [1]. Trois mois après cet avis, le gouvernement était dans son droit de résilier la concession, aux termes de ces mêmes articles. La compagnie n'effectue les réparations que d'une façon partielle et incomplète, laissant 12 kilomètres environ sans exploitation; et malgré cela le gouvernement, en mai, ne recourt pas encore à son droit de rescision, ainsi qu'il pouvait le faire, préférant attendre l'expiration du délai de l'arrêté ministériel, pour accorder plus de latitude et montrer plus d'équité. En ces circonstances, aggravées encore par le défaut d'exécution du contrat, ne doit-on pas convenir que l'argument de force majeure présenté par la compagnie reposait sur une complète méconnaisance des prescriptions de la concession et des faits qui s'étaient passés?

Examinons comment la compagnie argumente contre les dispositions du décret qui avaient autorisé la prise de possession du chemin de fer, les réparations de la ligne construite et la construction de la dernière section.

Contre la prise de possession, l'argument capital consiste en ce que ni le décret ni le rapport qui le précède ne citent l'arti-

[1] Série N, nº 6.

artigo 45 do contrato, unico que, no entender da companhia, permitte o apossamento da linha por parte do governo. É o que se deduz do requerimento de 27 de junho, § 10.º [1]

Dado, mas não concedido, que só esse artigo permitta o apossamento, segue-se que a companhia, verificada a hypothese do mesmo artigo, não teria que oppor ao acto do governo.

Ora a hypothese do artigo estava perfeitamente verificada, e o relatorio do decreto refere-se expressamente a ella, como se vae ver, pela simples comparação do artigo com dois periodos do relatorio:

Diz o artigo 45.º:

«Artigo 45.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empreza, e intimal-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

«§ 1.º Se tres mezes depois de intimada, na fórma d'este artigo, a empreza não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo, na pena da sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e ramal e de todas as suas dependencias sem indemnisação alguma.»

Diz o relatorio do decreto:

«A secção da linha comprehendida entre a origem e o kilometro 80,5, embora tenham decorrido dezenove mezes depois que se permittiu a sua exploração provisoria, ainda não está em condições de ser aberta definitivamente ao transito, mas, ao contrario, tendo sido parcialmente destruida pelas chuvas em janeiro d'este anno não se

[1] Serie O, pag. 29.

cle 45 du contrat, qui seul, au dire de la compagnie, permettait au gouvernement d'exploiter lui-même la ligne. C'est ce qu'on déduit du § 10e de la requête du 27 juin [1].

En supposant, sans toutefois le reconnaître, que cet article seul autorisât la prise de possession, il s'en suit que la compagnie, dans le cas où l'hypothèse prévue dans ce même article se serait réalisée, n'avait rien à opposer à l'acte du gouvernement.

Or, cette hypothèse s'était parfaitement réalisée, et l'exposé des motifs du décret s'y réfère expressément, ainsi qu'on va le voir par la simple comparaison de l'article 45 avec deux paragraphe de l'exposé.

L'article 45 dit:

«Article 45. En cas d'interruption totale ou partielle de l'exploitation du chemin de fer, le gouvernement prendra provisoirement et de sa propre autorité les mesures nécessaires pour que cette exploitation soit continuée pour le compte de l'*entreprise* et la sommera immédiatement de se mettre à même de remplir ses engagements.

«§ 1er Si, trois mois après cette sommation, faite comme il est dit, l'*entreprise* ne pouvait prouver qu'elle se trouve en état de continuer l'exploitation de la voie ferrée, conformément aux termes du présent contrat, elle encourrait, après une notification du gouvernement, la résiliation de son contrat et perdrait, pour ce fait, ses droits sur toutes les concessions qui lui sont accordées. L'état prendrait dès lors possession du chemin de fer et de son embranchement, ainsi que de toutes ses dépendances, sans être tenu à aucune sorte d'indemnité.»

L'exposé accompagnant le décret, dit:

«La section de la ligne comprise entre le point de départ et le kilomètre 80,5 ne peut encore être définitivement ouverte à la circulation, bien que dix-neuf mois se soient écoulés depuis le jour où la compagnie a reçu l'autorisation de la mettre provisoirement en exploitation. Il s'en faut même de beaucoup que cette section soit

[1] Série O, pag. 29.

conseguiu até hoje restabelecer o serviço em toda ella, havendo 12 kilometros que continuam interrompidos, a despeito das intimações dirigidas á empreza para dar o maximo desenvolvimento ás reparações necessarias.

«Assim, a companhia nem concluiu definitivamente a secção da linha até o kilometro 80,5, cuja exploração só provisoriamente lhe fôra auctorisada, nem acudiu diligentemente com as reparações necessarias aos estragos causados pelas chuvas n'essa secção, nem completou o troço até á fronteira.»

Conclue-se, portanto, que o governo se firmou expressamente na materia do artigo 45.°, como um dos fundamentos deduzidos e ponderados no relatorio que precedeu o decreto. Se o não citou no decreto e se não usou d'elle, até as extremas consequencias, não era a companhia quem o devia arguir por esse facto, porque a rescisão, segundo o artigo 45.°, não obrigava o governo a indemnisação alguma, e a rescisão, segundo o artigo 42.°, obrigava-o a pôr o caminho de ferro em hasta publica.

O argumento contra as reparações é de igual natureza. A companhia reconhece que o governo, dada a hypothese do artigo 44.°, podia mandar fazer as reparações, por sua propria auctoridade, e apropriar-se de todos os direitos da empreza, até completar a importancia das despezas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Este artigo 44.° vem expressamente citado no relatorio; mas como o decreto se refere tão sómente ao artigo 42.°, a arguição da companhia equivale a lançar em rosto ao governo o não ter decretado que, alem das despezas feitas, tambem teria direito a mais $^1/_5$ d'essas despezas a titulo de multa!

Com a mesma procedencia e com ana-

en état de servir; les pluies du mois de janvier de cette année ayant détruit en grande partie les travaux. Jusqu'à ce jour, on n'est pas encore parvenu à rendre possible le service sur tout le parcours; la voie se trouve encore impraticable sur une longueur de 12 kilomètres, et cela malgré les sommations faites à la compagnie d'avoir à presser l'achèvement des réparations nécessaires.

«Comme on le voit, la compagnie n'a pas complètement terminé les travaux de la section du chemin de fer jusqu'au kilomètre 80,5, section dont l'exploitation ne lui avait été accordée qu'à titre provisoire; elle n'a fait aucun effort en vue de remédier aux dégâts causés sur cette section de la voie par les pluies; enfin, elle a laissé inachevé le tronçon du chemin de fer qui doit rejoindre la frontière.»

Il y a donc lieu de conclure que le gouvernement, dans l'exposé qui a précédé le décret en question, a pris pour base la doctrine de l'article 45. S'il n'a pas cité cet article dans le décret, s'il n'en a pas fait usage, même dans les mesures extrêmes, ce n'était pas à la compagnie à l'accuser pour ce fait, attendu que la résiliation, d'après l'article 45, n'obligeait le gouvernement à aucune indemnité, et que d'après l'article 42, elle le forçait à mettre la ligne en adjudication.

L'argument présenté contre les réparations est de la même nature. La compagnie reconnaît que le gouvernement, dans l'hypothèse de l'article 44, pouvait faire faire les réparations d'office, et mettre la main sur toutes les recettes de l'entreprise jusqu'à concurrence du montant des dépenses faites, augmentées d'un cinquième à titre d'amende.

L'article 44 est expressément cité dans l'exposé, mais comme le décret ne fait allusion qu'à l'article 42, l'argument de la compagnie équivaut à reprocher au gouvernement de n'avoir pas décreté que, en dehors des dépenses effectuées, il aurait également droit à un cinquième, en plus, de ces dépenses, à titre d'amende.

Le même sérieux et la même bonne foi

loga boa fé, se argumenta contra a disposição do decreto, que ordenou a construcção immediata da ultima secção e a conclusão definitiva de toda a linha, no mais curto praso possivel.

Tinha de ser assim, para que o remate da obra correspondesse aos inicios.

Certamente, que construir o caminho de ferro era obrigação da companhia e não do governo, sendo essa a obrigação principalissima do contrato; mas a companhia teve sempre tão errada noção dos seus deveres, que não só desconheceu o direito do governo correlativo áquella obrigação, mas até pretendeu converter esta n'uma especie de direito a pôr impedimentos contra a construcção.

Estaremos lembrados do que succedeu em 1886, quando o governo se resolveu a construir directamente a primeira secção. Sem se oppor, a companhia teve a coragem de simular a principio, que isso se fazia por especial concessão da sua parte, para depois vir supplicar ao governo que não rescindisse o contrato e que aguardasse a sua habilitação no prefixo praso de quinze dias.

Agora, que o governo rescinde o contrato e que por esse facto deixa de haver para ella a obrigação de construir, é contra esta disposição do decreto que a companhia mais se insurge, sustentando que o governo não tem o direito de construir a ultima secção, porque não ha artigo algum do contrato que tal permitta!

A jurisprudencia da companhia é esta: faz-se um contrato para construir um caminho de ferro; a concessionaria não cumpre, e o governo nem a póde compellir a cumprir, nem tem o direito de tomar á sua conta a construcção. É como se se dissesse, que as consequencias finaes do contrato podiam obstar á realisação do objecto do proprio contrato.

Segundo a interpretação que a compa-

se retrouvent dans les allégations présentées contre la disposition du décret qui ordonne la construction immédiate de la dernière section et l'achèvement définitif de toute la ligne dans le plus bref délai.

Il fallait d'ailleurs que tout se passât ainsi, pour que l'œuvre se terminât comme elle avait commencé.

Construire le chemin de fer était certes une obligation de la compagnie et non du gouvernement, puisque c'était l'obligation fondamentale de la concession, mais la compagnie interpréta toujours ses devoirs d'une façon tellement erronée, que non seulement elle méconnut le droit du gouvernement corrélatif à cette obligation, mais encore elle prétendit convertir cette dernière en une sorte de droit d'entraver la construction.

Ne perdons pas de vue ce qui se passa en 1886, lorsque le gouvernement portugais se décida à exécuter directement la première section. La compagnie, loin de s'y opposer, eut le courage de faire croire, au commencement, que pareille mesure était prise en vertu d'une autorisation spéciale de sa part, pour venir plus tard supplier le gouvernement de ne pas résilier la concession et d'attendre qu'elle fût en mesure d'exécuter les travaux.

Aujourd'hui que le gouvernement a retiré la concession, et que la compagnie se trouve par ce fait exonérée de l'obligation de construire la ligne, c'est surtout contre cette clause du décret qu'elle s'insurge, en soutenant que le gouvernement n'a pas le droit de construire la dernière section vu qu'il n'y a dans la concession aucun article que l'autorise!

La jurisprudence de la compagnie se résume donc ainsi: Une concession est accordée pour la construction d'un chemin de fer. L'entreprise concessionnaire ne l'exécute point, et le gouvernement ne peut la forcer à tenir ses engagements pas plus qu'il n'a le droit d'opérer cette construction pour son compte! C'est comme si l'on disait qu'en vertu d'une concession on peut empêcher la réalisation du but pour lequel elle été a octroyée.

Suivant l'interprétation que la compagnie

nhia dá ao artigo 42.º do contrato, o governo o que tinha a fazer tão sómente, era, mandar avaliar a linha e pôr a concessão em praça publica, por espaço de seis mezes, para nova adjudicação. Tudo o mais: posse do caminho de ferro, reparações dos estragos, construcção da ultima secção, conservação e exploração da linha, foram exorbitancias do governo, porque nem o contrato as auctorisava, nem os tramites do artigo 42.º se podiam conciliar com esses actos, visto que a adjudicação viria a recaír sobre causa diversa do que fôra inventariado e avaliado para base da mesma adjudicação.

Vimos já, quanto á posse e quanto ás reparações, o que vale esta argumentação, que põe de parte as disposições dos artigos 44.º e 45.º do contrato, como se a sancção d'esses artigos não tivesse sido invocada pelo governo para a hypothese de que se tratava. Prescindiu a companhia de dizer, quem deveria tomar posse e assumir a exploração da linha, durante todo o tempo necessario para o inventario e para os demais tramites da nova adjudicação.

Em boa rasão, não encontrâmos para o caso senão quatro soluções possiveis: a posse e administração do governo; a posse e administração da companhia; a posse e administração de terceiro; e o abandono. Impugnando a primeira solução, a companhia não ousa sustentar a segunda; e seria, na verdade, incomprehensivel que, retirada a concessão por inobservancia das suas condições, continuasse a ex-concessionaria a administrar o caminho de ferro. Contra a terceira solução oppor-se-iam as mesmas objecções que quanto á primeira: o contrato não a permittia. Restava, portanto, a do abandono, solução a respeito da qual seria de prever, em sentido opposto, o resultado que se receiava quanto á primeira, isto é, que a adjudicação viria a recaír sobre valor bem diverso do que fôra inventariado e arrolado.

Mas, nenhum artigo do contrato permit-

attribue à l'article 42, le gouvernement devait se borner à faire évaluer la ligne et à mettre en adjudication la concession pendant l'espace de six mois. Quant au reste: prise de possession du chemin de fer, réparation des dégâts, construction du dernier tronçon, entretien et exploitation de la ligne, c'était autant d'abus de pouvoir de la part du gouvernement, car la concession n'autorisait pas de pareils agissements, contraires à l'esprit de l'article 42, puisque l'adjudication, dans ce cas, aurait porté sur un objet différent de celui qui avait été évalué.

En ce qui concerne la possession et les réparations, nous avons déjà vu la valeur de cet argument, qui fait abstraction des dispositions des articles 44 et 45 de la concession, comme si la sanction de ces articles n'avait pas été imposée par le gouvernement en vue de l'hypothèse qui se réalisait. La compagnie omit toutefois de dire quelle était la personnalité juridique qui devait prendre la ligne et pourvoir à son exploitation pendant tout le temps indispensable pour l'inventaire et les formalités de la nouvelle adjudication.

En bon droit, nous ne trouvons que quatre solutions possibles dans ce cas particulier: la prise de possession et l'administration, soit par le gouvernement, soit par la compagnie, soit par des tiers, ou bien l'abandon de la ligne. Tout en réfutant la première solution, la compagnie n'ose point soutenir la seconde. Il serait en effet incomprehensible que, après le retrait de la concession pour inexécution de ses clauses, l'ex-concessionnaire continuât à administrer le chemin de fer. Contre la troisième solution, on peut faire valoir les mêmes objections que contre la première, la concession ne l'autorisant point. Restait donc l'abandon de la ligne; mais, dans ce cas, il y avait à prévoir, en sens inverse, le même résultat que l'on craignait pour la première solution, c'est-à-dire, que l'adjudication viendrait à porter sur une valeur bien différente de celle indiquée par l'inventaire.

Mais, dit la compagnie, aucun article de

tia ao governo o direito de fazer a construcção. Respondemos: Construir o caminho de ferro não era direito do contrato, mas sim obrigação. O que era direito do contrato era o seguinte: quanto ao governo, obter o caminho de ferro construido, em determinadas condições de tempo e de segurança; quanto á companhia, exploral-o e usufruil-o, tambem em determinadas condições de praso e de administração. A estes direitos correspondiam, por parte da companhia, a obrigação de construir, e, por parte do governo, a obrigação de deixar explorar.

Uma cousa era o emprehendimento em si, outra o contrato, como um dos diversos meios de que o governo podia lançar mão para conseguir a realisação do seu intento.

A concessão não foi, como parece terem pretendido os interessados, a abdicação dos direitos soberanos de Portugal quanto ao porto de Lourenço Marques e quanto ao caminho de ferro que devia ligar esse porto com o interior. Todo o teor do contrato protesta contra qualquer interpretação em sentido contrario, porque todo elle mira á construcção definitiva do caminho de ferro, e á exploração regular e normal do mesmo caminho de ferro.

Se estas obrigações essenciaes não foram cumpridas, e se por esse facto cabia ao governo o direito de rescindir, como é que se lhe póde contestar o direito de providenciar, em termos que de algum modo remedeiem as faltas em que incorreu a ex-concessionaria?

O governo podia ter adoptado um de dois caminhos, quanto á rescisão: o do artigo 45.°, que o não obrigava a indemnisação alguma; e o do artigo 42.° que o obrigava a indemnisar a ex-concessionaria pelas forças do que desse a nova adjudicação da empreza em praça. Para ambos tinha direito, segundo os factos apurados e nos termos do contrato; mas preferiu como mais

la concession ne conférait au gouvernement le droit d'effectuer la construction. A cela nous répondrons: la construction du chemin de fer n'était pas un droit résultant de la concession, mais bien une obligation. Le droit du gouvernement, consistait à recevoir le chemin de fer construit, dans certaines conditions de temps et de sécurité; pour la compagnie, son droit consistait à exploiter la ligne et en conserver l'usufruit, dans des conditions déterminées de délai et d'administration. A ces droits correspondait, de la part de la compagnie, l'obligation de construire, de la part du gouvernement celle de permettre l'exploitation.

L'œuvre à entreprendre en elle-même et la concession qui la réglait étaient deux choses bien distinctes. Cette dernière était un instrument dont le gouvernement pouvait se servir pour arriver à la réalisation du but qu'il se proposait.

La concession ne comportait pas, comme le prétendaient les intéressés, l'abdication des droits souverains du Portugal sur le port de Lourenço Marques et sur le chemin de fer appelé à le relier avec l'intérieur du continent africain. Le texte de la concession tout entier est une protestation contre toute interprétation en sens contraire, car elle vise exclusivement la construction définitive de la voie ferrée, ainsi que son exploitation régulière et normale.

Si ces obligations essentielles n'ont pas été accomplies, si, par ce fait, le gouvernement possédait par devers lui le droit de déchéance, comment pourrait-on lui contester la faculté de prendre toutes mesures nécessaires pour réparer, en quelque sorte, les fautes commises par l'ex-concessionnaire?

Le gouvernement avait deux voies à suivre pour aboutir à la déchéance: invoquer l'article 45 qui ne l'obligeait à aucune indemnité, ou bien recourir à l'article 42, par lequel il était tenu de dédommager la compagnie ex-concessionnaire, suivant les ressources dont la nouvelle adjudication permettrait de disposer. Aux termes de la concession, le gouvernement avait la liberté

equitativo o processo da nova adjudicação.

De que se queixa, pois, a companhia, e em que pontos é que se lhe fez aggravo nos seus interesses? Não é em se haver optado pelo processo do artigo 42.°, mas sim em se não terem seguido á risca os tramites d'esse processo, segundo o seu modo de ver.

A arguição, pondo de parte o caminho que as cousas seguiram e cingindo-nos á letra do decreto, é tudo quanto ha de mais improcedente e de menos bem cabido.

Vamos ver no capitulo seguinte o estado em que o governo encontrou o caminho de ferro, a avaliação em que foi reputado e os trabalhos que foi necessario fazer para o reparar e concluir.

Sobre uma avaliação de cerca de 700:000$000 réis, o governo teve de despender em reparações, na conclusão da linha e na exploração, mais do duplo d'aquella quantia.

O inventario terminou em setembro de 1889, e a praça devia durar por seis mezes, que findaram em março de 1890. Imagine-se agora o que seria o resultado d'essa praça nas duas seguintes hypotheses extremas: a de se não ter feito obra alguma, deixando o caminho de ferro em abandono e sujeito á acção de um novo inverno; e a de se ter reparado e concluido a linha, restabelecendo-se a exploração em condições definitivas, e garantindo-se o prolongamento para o interior. Deixâmos á consciencia de quem nos ler, comparar os resultados da praça, n'uma e n'outra hypothese, tanto quanto é possivel fazer conjecturas, e decidir o que erá mais proveitoso para a propria ex-concessionaria e mais decoroso para o governo portuguez.

Mas, dir-se-ha, as cousas não seguiram esse caminho; a linha ferrea não foi posta em praça, o governo ainda a administra e usufrue.

É certo isso; mas as causas nem podem ser imputadas ao governo portuguez nem

d'opter entre ces deux moyens, mais il préféra, comme plus équitable, celui de recourir à une mise aux enchères.

De quoi se plaint donc la compagnie, et en quoi a-t-on porté atteinte à ses intérêts? Ce n'est pas de ce que le gouvernement a suivi la doctrine de l'article 42, mais c'est, à son avis, parce qu'il n'a point observé à la lettre les formalités prescrites.

Faisant abstraction de la tournure que les affaires ont prise, et n'invoquant que la lettre du décret, il est facile de voir que cet argument est tout ce qu'il y a de plus illogique et de plus mal fondé.

Nous verrons dans le chapitre suivant en quel état le gouvernement trouva le chemin de fer, l'estimation qui en fut faite, et les travaux que l'on reconnut indispensables pour le réparer et l'achever.

Sur une évaluation d'environ 700:000$000 réis, le gouvernement portugais eut à dépenser pour les réparations, l'achèvement de la ligne et l'exploitation, plus du double de cette somme.

L'inventaire fut terminé en septembre 1889 et le délai pour la nouvelle adjudication était de six mois qui prenaient fin en mars 1890. Qu'on se figure par conséquent ce qu'aurait été le résultat de ces enchères dans les deux hypothèses extrêmes suivantes: Laisser le chemin de fer à l'abandon et exposé aux rigueurs d'un nouvel hiver, sans y faire le moindre ouvrage, ou réparer les dégâts, terminer le chemin, en rétablissant l'exploitation dans des conditions définitives et assurant son prolongement vers l'intérieur. Ceux qui liront ces lignes pourront comparer quel aurait été le résultat de l'adjudication dans l'une et dans l'autre de ces hypothèses, et ils décideront lequel des deux procédés était le plus avantageux pour la compagnie même et le plus honorable pour le gouvernement.

Mais, dira-t-on, la ligne n'a pas été mise en adjudication, et c'est le gouvernement portugais qui l'administre encore et en a l'usufruit.

Cela est vrai, mais la cause ne saurait en être imputée au gouvernement portu-

se filiam em disposição alguma do contrato ou do decreto da rescisão, como adiante se ha de demonstrar, a proposito da intervenção diplomatica.

Os requerimentos e officios que temos analysado foram as ultimas allegações apresentadas pela companhia portugueza. Depois d'ellas seguiu-se o procedimento inqualificavel, de que usou o representante da companhia em Lourenço Marques, e a intervenção diplomatica, de modo que a questão seguiu um rumo absolutamente diverso e inesperado.

Trataremos da intervenção diplomatica em capitulo especial, limitando-nos agora a narrarmos resumidamente o que foi a resistencia opposta pela companhia, ou em seu nome, á execução do decreto.

Tivemos já occasião de nos referirmos ao sr. Phillip Knee, representante da companhia em Lourenço Marques e director da exploração do caminho de ferro; e notámos como o seu procedimento, nas relações para com o fiscal do governo, deu logar a attritos e a difficuldades, que, porventura, foram alem das instrucções dadas pela propria companhia.

Em nenhuma conjunctura, porém, a sua acção foi mais inconveniente e desarrazoada, menos conforme aos interesses da companhia e mais reprovada, do que a proposito da execução do decreto que rescindiu o contrato.

Arvorando-se em supremo senhor do caminho de ferro, simulando instrucções que não recebêra, usando e abusando da posição official de vice-consul interino da Gran-Bretanha, que accumulava com a de director do caminho de ferro, o sr. Knee não só se insurgiu contra o acto do governo portuguez, resistindo e desobedecendo ás auctoridades locaes, recusando entregar o caminho de ferro e instigando os seus empregados á resistencia armada, senão que appellou para a intervenção naval do seu paiz, chamando ás aguas portuguezas navios de guerra britannicos, a pretexto da defeza dos seus conterraneos.

gais, ni attribuée à aucune disposition de la concession ou du décret de résiliation, comme on le prouvera à propos de l'intervention diplomatique.

Les requêtes et les lettres que nous avons passées en revue furent les dernières manifestations de la compagnie portugaise, après lesquelles nous avons à enregistrer la conduite injustifiable du représentant de la compagnie à Lourenço Marques et l'intervention diplomatique, de manière que la question entra alors dans une phase nouvelle et complètement inattendue.

Nous nous occuperons dans un chapitre spécial de la question diplomatique et nous nous bornerons pour le moment à exposer en résumé la résistance que la compagnie opposa, ou fit opposer en son nom, à l'exécution du décret.

Nous avons déjà fait allusion à mr. Philip Knee, représentant de la compagnie à Lourenço Marques et directeur de l'exploitation du chemin de fer. Nous avons vu que sa façon d'agir, dans ses rapports avec l'ingénieur du gouvernement, engendra des difficultés et des froissements qui outrepassèrent, peut-être, les instructions reçues de la compagnie.

C'est surtout à propos du décret de résiliation que les agissements de mr. Knee furent les plus inopportuns et les plus déraisonnables, et en même temps les moins conformes aux intérêts de la compagnie et les plus blâmables.

En s'arrogeant les droits de maitre du chemin de fer, en simulant des instructions qu'il n'avait pas reçues, en usant et abusant de sa position sociale de vice-consul intérimaire de la Grande Bretagne, fonctions qu'il cumulait avec celles de directeur du chemin de fer, mr. Knee non seulement se mit en révolte contre l'acte du gouvernement portugais, en résistant et désobéissant aux autorités locales, refusant de livrer la ligne et excitant ses employés à la rébellion armée, mais encore il sollicita l'intervention navale de son pays, en requérant dans les eaux portugaises la présence de navires de guerre britanniques, sous prétexte de défendre et de protéger ses compatriotes.

Este procedimento era tanto mais incomprehensivel, que, segundo as informações do engenheiro Araujo, o proprio sr. Knee, em principios de junho, offerecêra a sua coadjuvação para facilitar a posse do governo no caso de rescisão, aconselhando essa solução como o unico meio de se evitarem perigos futuros para aquella possessão portugueza [1].

A 22 de junho, porém, já tinha mudado de parecer, declarando ao engenheiro Araujo, não os seus intuitos e velleidades de resistencia contra a posse do caminho de ferro, mas o proposito de requisitar do governo do Cabo um navio de guerra, para defender os capitaes inglezes em Lourenço Marques, dizendo que n'este sentido recebêra instrucções da companhia [2].

De facto, a 24 de junho, um dia antes de decretada a rescisão, enviava elle ao commandante em chefe da esquadra do Cabo o seguinte telegramma: «Portuguese Government determine to seize English railway. Send man-of-war quick to protect British lives; when may expect? [3]»

Para servir os interesses de uma companhia particular, o director do caminho de ferro não duvidou usar da sua qualidade de agente consular para compromettter, por modo tão leviano e inexacto, as relações amigaveis entre os dois paizes!

Honra seja aos dignos officiaes da marinha ingleza, que, antepondo a quaesquer conveniencias ou interesses o respeito pela verdade, souberam fazer justiça ao procedimento correcto e cordato das auctoridades portuguezas, sem deixarem de qualificar devidamente tão inopportuna intervenção consular.

«*Cannot consider life of English residents danger under Portuguese Government*» respondia o almirante ao vice-consul; e mais

[1] Veja-se a serie P, pag. 12.
[2] Idem, idem.
[3] Serie P, n.º 8.

Cette manière d'agir était d'autant plus incompréhensible que, suivant les informations de l'ingénieur Araujo, le même mr. Knee, au commencement de juin, avait offert son concours pour faciliter la prise de possession de la ligne par le gouvernement, au cas de déchéance de la concession, conseillant même cette solution comme le seul moyen d'éviter des dangers pour l'avenir de la colonie [1].

Le 22 juin, mr. Knee avait déjà changé d'opinion, et sans toutefois révéler à l'ingénieur Araujo ses projets de résistance contre les décisions du gouvernement, il lui avait fait part de son intention de demander au gouvernement du Cap un navire de guerre pour protéger les capitaux anglais à Lourenço Marques, prétendant avoir reçu de la compagnie des instructions dans ce sens [2].

En effet, le 24 juin, un jour avant la promulgation du décret de résiliation, le commandant en chef de l'escadre du Cap reçut le télégramme suivant: «Le gouvernement portugais a décidé saisie chemin de fer anglais. Envoyez promptement navire de guerre pour protéger vies anglaises. Quand peut-on espérer? [3]»

Dans le but de servir les intérêts d'une compagnie particulière, le directeur du chemin de fer n'hésite point à se servir de sa qualité d'agent consulaire pour compromettre d'une façon aussi légère et aussi incorrecte les relations amiables des deux nations!

Nous rendons hommage toutefois aux dignes officiers de la marine anglaise, qui, plaçant avant tout intérêt particulier le respect dû à la vérité, surent rendre justice à la conduite correcte et urbaine des autorités portugaises, sans hésiter à qualifier, comme elle le méritait, une intervention consulaire aussi inopportune:

«Je ne puis pas comprendre répondait le contre-amiral au vice-consul comment vie des anglais résidants en danger sous

[1] Voir série P, pag. 12.
[2] Idem, idem.
[3] Série P, nº 8.

tarde, remettendo para o almirantado a correspondencia relativa a este assumpto, gabava o procedimento cortez e tolerante do governador de Lourenço Marques, attribuindo ao vice-consul toda a responsabilidade do incidente.

«*Observing that the inclosed correspondence shows how mismanaged has been the Delagoa Bay Railway, imbroglio with the Portuguese Government, entirely owing to the absurd and grossly improper conduct of the acting british vice-consul, Mr. Knee. The governor of Lourenço Marques happened luckily to be an officer who had served in our navy, and his behaviour seems to have been most courteous and forbearing* [1].»

Todavia, a demonstração naval verificou-se, a noticia correu mundo, e facil era especular com este facto, para se qualificar de violencia e de esbulho o acto do governo portuguez e o procedimento das suas auctoridades quanto á execução do decreto.

A verdade dos factos podia ser, como foi, o avesso dos boatos que adrede se forjaram; mas, para os intuitos aleivosos de quem os forjou, era bastante o ficar registado — que uma auctoridade consular ingleza considerára em risco os interesses e a vida dos seus compatriotas, a ponto de tres navios de guerra da esquadra britannica terem ido a Lourenço Marques.

O governador d'este districto dizia para o governo portuguez o seguinte, em 2 de agosto [2]:

«As alarmantes noticias transmittidas pelo telegrapho para toda a parte, n'essa occasião, dando logar a se propalarem boatos extremamente prejudiciaes a este districto, obrigaram-me a enviar aos consules do Cabo, Pretoria e Natal um desmentido formal em telegramma, que foi logo mandado

[1] Serie P, pag. 26.
[2] Serie Q, n.° 3, pag. 15.

gouvernement portugais.» Et plus tard, en remettant à l'amirauté la correspondance relative à cette question, il faisait l'éloge de la conduite courtoise et tolérante du gouverneur de Lourenço Marques, en attribuant au vice-consul toute la responsabilité de l'incident:

«Il est à observer que la correspondance ci-incluse montre combien l'imbroglio de la compagnie du chemin de fer de Delagoa Bay avec le gouvernement portugais a été mal dirigé, et cela entièrement dû à la conduite absurde et grossièrement inconvenante de mr. Knee, vice-consul anglais intérimaire. Il est heureusement arrivé que le gouverneur de Lourenço Marques était un officier qui a servi dans notre marine, et sa conduite paraît avoir été tout a fait courtoise et tolérante [1].»

Néanmoins, la démonstration navale eut lieu. La nouvelle s'en répandit partout et il fut facile de spéculer sur ce fait pour taxer de violence et de spoliation l'acte du gouvernement portugais, et la conduite de ses autorités à propos de l'exécution du décret.

La vérité des faits pouvait être, et elle était en effet le contraire des bruits répandus à dessein, mais pour les esprits malveillants, qui avaient forgé ces bruits, il leur suffisait de faire constater qu'une autorité consulaire anglaise avait considéré les intérêts et la vie de ses compatriotes comme en si grand péril, que trois navires de guerre de l'escadre britannique avaient dû se montrer dans les eaux de Lourenço Marques.

Le gouverneur de ce district disait ce qui suit au gouvernement portugais, à la date du 2 août [2]:

«Les nouvelles alarmantes, transmises partout par dépêches télégraphiques à cette occasion, faisant prendre cours à des bruits extrêmement préjudiciables à ce district, m'ont obligé d'envoyer aux consuls du Cap, de Pretoria et du Natal un démenti formel en télégramme, lequel a été immédiate-

[1] Série P, pag. 26.
[2] Série Q, n° 3, pag. 15.

publicar nos mesmos jornaes, que deram conhecimento ao publico d'estas noticias.

«Os boatos têem continuado a ser propalados, e ainda ha poucos dias tive de desmentir um, que dizia terem parado as obras da continuação da via ferrea, que não acabariam este anno.

«Sobre o procedimento inqualificavel d'este vice-consul interino, cumpre-me dizer a v. ex.ª, que não houve um unico individuo, nacional ou estrangeiro, que não approvasse o modo correcto e digno como procederam as auctoridades, por occasião de tomarem conta do caminho de ferro, sendo todos unanimes em reprovar a attitude de desafio que assumiu o representante da companhia, entrincheirado atrás do viceconsulado interino da sua nação. Esta opinião é igualmente partilhada pelos jornaes inglezes da Africa do sul, que, sem excepção, pelo menos os que tenho visto, se referem ás auctoridades, dizendo que estas se portaram com a sua proverbial delicadeza.»

Na sua duplice qualidade, de director do caminho de ferro e de agente consular, procederia o sr. Knee por seu livre alvedrio, ou segundo instrucções estranhas?

Nós dissémos já, que elle affirmára ao engenheiro Araujo ter procedido segundo instrucções recebidas da companhia, mas esta negou-o da maneira mais formal e categorica. Comparemos os textos, para melhor se ajuizar do caso.

O engenheiro Araujo disse no seu relatorio de 5 de julho [1]:

«Em 22 de junho procurou-me este senhor (Knee) para me communicar que havia recebido instrucções da companhia para requisitar do governo do Cabo um navio de guerra, a fim de vir defender em Lourenço Marques os capitaes inglezes...»

Fazendo as suas declarações perante o commandante da corveta *Stork*, começa o sr. Knee por dizer [2]:

[1] Serie P, n.º 6, pag. 12.
[2] Serie P, n.º 8, pag. 28.

ment publié dans les mêmes journaux qui s'étaient fait l'écho de ces nouvelles.

«Les bruits cependant ont continué à se répandre, et, tout récemment encore, j'ai dû en démentir un, tendant à faire croire que les travaux de continuation de la voie ferrée étaient arrêtés et qu'ils ne seraient point terminés cette année.

«A propos de la conduite inqualifiable de ce vice-consul intérimaire, il est de mon devoir de vous déclarer qu'il n'y a pas un seul individu portugais ou étranger qui n'ait approuvé la façon correcte et digne dont les autorités ont procédé à l'occasion de la prise de possession du chemin de fer. Tous sont unanimes à blâmer l'attitude provocante que le représentant de la compagnie s'est arrogée, retranché derrière le vice-consulat intérimaire de sa nation. Cette opinion est également partagée par les journaux anglais de l'Afrique méridionale, qui, sans exception (du moins ceux que j'ai lus), font allusion aux autorités en disant qu'elles se sont conduites avec leur proverbiale urbanité.»

En sa double qualité de directeur du chemin de fer et d'agent consulaire, mr. Knee a-t-il agi de son propre mouvement ou sous l'instigation d'un tiers?

Nous avons déjà dit qu'il avait affirmé à l'ingénieur Araujo avoir agi suivant des instructions reçues de la compagnie. Cette dernière, toutefois, a nié ce fait d'une façon formelle et catégorique. La comparaison des textes ci-après nous permettra de mieux former notre jugement à ce sujet.

L'ingénieur Araujo disait dans son rapport du 5 juillet [1]:

«Le 22 juin, mr. Knee est venu me voir afin de m'informer qu'il avait reçu des instructions de la compagnie pour requérir du gouvernement du Cap un navire de guerre, destiné à protéger à Lourenço Marques les capitaux anglais...»

En faisant ses déclarations devant le commandant de la corvette *Stork*, mr. Knee commença par dire [2]:

[1] Série P, nº 6, pag. 12.
[2] Série P, n.º 8, pag. 28.

«For some time past it has been known to the Portuguese Government that the concession ended on the 24th June, but the Railway Company in England instructed me as General Manager to hold on to the property...»

A companhia portugueza, por sua parte, respondendo ao governo sobre semelhantes allegações do seu representante em Lourenço Marques, dizia em officio de 29 de junho [1]:

«A direcção d'esta companhia não deu semelhantes ordens, nem as auctorisa, nem as confirma; a direcção ordenou simplesmente que o engenheiro, logo que fosse intimado judicialmente ou administrativamente a cumprir o decreto de Sua Magestade, fizesse o que ordena o artigo 4.°, que foi transcripto textualmente no telegramma. Em caso nenhum podia esta direcção consentir que se reclamasse o auxilio de um navio de guerra estrangeiro para resolução de uma pendencia, que entende não póde ser resolvida senão perante o tribunal competente, segundo a lei portugueza, e tanto assim pensa, que vae telegraphar immediatamente para Londres, communicando aos seus collegas, que immediatamente se demittirá do seu cargo, se a companhia que dirige saír do caminho regular, e do recurso aos meios legaes para defeza do seu direito.»

Não podemos registar declarações identicas da companhia ingleza, que o governo portuguez não tinha que ouvir sobre o caso.

Deu ella, ou não, as instrucções que o sr. Knee pretextou? Preferimos suppor que não, para não ter de qualificar o seu procedimento com a mesma severidade de que usaram os officiaes da marinha britannica quanto ao vice-consul: *absurd and grossly improper conduct.*

Houve, todavia, um ponto, a respeito do qual os manejos da companhia ingleza ficaram de tal modo registados em documen-

[1] Serie P, n.° 3, pag. 5.

«Depuis quelque temps le gouvernement portugais savait que la concession expirait le 24 juin, mais la compagnie du chemin de fer en Angleterre m'avait chargé, comme directeur général, de maintenir la propriété.»

La compagnie portugaise, de son côté, en répondant au gouvernement au sujet des allégations de son representant à Lourenço Marques, disait dans sa lettre du 29 juin [1]:

«La direction de notre compagnie n'a pas donné des ordres de la nature de ceux dont vous parlez; elle ne saurait les autoriser ni les confirmer. La direction a tout simplement ordonné à l'ingénieur, dès qu'il serait sommé judiciairement ou administrativement d'exécuter le décret de Sa Majesté, d'agir suivant la teneur de l'article 4 qui a été transcrit textuellement dans la dépêche. En aucun cas notre direction ne pouvait consentir qu'on réclamât le secours d'un navire de guerre étranger pour résoudre un litige qu'elle entend ne pouvoir être résolu que par devant le tribunal compétent suivant la loi portugaise. Et c'est tellement là son avis, qu'elle va sur-le-champ télégraphier à Londres pour annoncer à ses collègues qu'elle se démettra sans retard de sa charge, si la compagnie qu'elle dirige s'écarte un seul instant de la voie régulière et du recours aux moyens légaux pour la défense de ses droits.»

Nous ne pouvons enregistrer des déclarations identiques de la compagnie anglaise, que le gouvernement portugais n'avait pas à entendre sur ce point.

A-t-elle ou n'a-t-elle pas donné les instructions alléguées par mr. Knee? Nous préférons supposer qu'elle ne les a pas données, pour ne pas avoir à qualifier sa conduite aussi sévèrement que les officiers de la marine britannique ont qualifié celle du vice-consul: *absurd and grossly improper conduct.*

Il y a toutefois un point à propos duquel les menées de la compagnie anglaise ont été tellement bien consignées dans les do-

[1] Série P, n° 3, pag. 5.

tos officiaes, que não é possivel desconhecer-lhes o alcance e a responsabilidade.

A direcção portugueza da companhia resignou o seu mandato e pediu para Londres que se convocasse a assembléa geral para proceder á eleição de nova direcção. Os directores de Londres responderam-lhe que não fariam essa convocação, e que haviam pedido ao consul britannico em Lisboa para se encarregar da guarda dos haveres e archivo da companhia [1].

O consul não quiz resolver sem ouvir o ministro da Inglaterra em Lisboa, e este, attendendo a que a companhia era propriamente portugueza, tambem hesitou em resolver, aguardando instrucções do seu governo [2]. Essas instrucções foram no sentido de que o consul não tinha que se intrometter em similhante questão; poderia receber os papeis que lhe fossem entregues como deposito, mas, para os restituir logo que a competente auctoridade portugueza lh'os reclamasse [3].

O governo portuguez, por sua parte, accentuou as normas do seu procedimento perante este incidente, nos seguintes termos, com que rematâmos este capitulo:

«Para execução dos fins a que se refere o contrato de 14 de dezembro de 1883, obrigaram-se os concessionarios no artigo 51.° a constituir uma sociedade anonyma com séde em Lisboa e estatutos approvados pelo governo, preceituando-se no mesmo artigo que a empreza seria portugueza para todos os effeitos. Igualmente se estipulou no artigo 50.° que a empreza, seus contratadores, agentes e operarios ficavam sujeitos, em tudo quanto dissesse respeito ao mencionado contrato, ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

«Sem necessidade de recorrer aos principios de direito internacional, bastam por-

[1] Serie P, n.° 10.
[2] Serie P. n.° 12.
[3] Serie P, n.° 13.

cuments officiels qu'il n'est pas possible de méconnaître leur portée et la responsabilité qui en découle.

La direction portugaise de la compagnie résigna son mandat et demanda à Londres une convocation de l'assemblée générale pour procéder à l'élection de la nouvelle direction. Les directeurs de Londres lui répondirent qu'ils ne feraient point cette convocation, et qu'ils avaient prié le consul britannique à Lisbonne de se charger de la conservation des biens et des archives de la compagnie [1].

Le consul ne voulut rien décider sans entendre le ministre d'Angleterre à Lisbonne, et ce dernier, considérant que la compagnie était essentiellement portugaise, hésita également à se prononcer, attendant à cet égard des instructions de son gouvernement [2]. Dans ces instructions, il était déclaré que le consul n'avait pas à s'immiscer dans une pareille question, ajoutant qu'il pouvait recevoir les papiers qui lui seraient confiés en dépôt, mais qu'il aurait à les restituer dès que l'autorité portugaise compétente les lui réclamerait [3].

Le gouvernement portugais, de son côté, régla sa ligne de conduite, en présence de cet incident, dans les termes que nous réproduisons ci-après pour clore le présent chapitre:

«Pour l'exécution des dispositions du contrat du 14 décembre 1883, les concessionnaires se sont engagés, à l'article 51, à constituer une société anonyme ayant son siége à Lisbonne et ses statuts approuvés par le gouvernement. Le même article stipulait que l'entreprise serait portugaise pour tous ses effets. L'article 50 établissait également que l'entreprise, ses entrepreneurs, ses agents et ses ouvriers seraient soumis, pour tout ce qui concernerait le même contrat, aux lois et aux tribunaux du royaume de Portugal.

«Sans qu'il soit nécessaire de recourir aux principes de droit international, les clauses

[1] Série P, n° 10.
[2] Série P, n° 12.
[3] Série P, n° 13.

tanto as citadas clausulas do contrato para prohibir a ingerencia do consul britannico nos negocios da companhia. V. ex.ª e os seus collegas são os unicos juizes dos motivos e rasões que determinaram a sua demissão. O governo não tem competencia para intervir na gerencia e governo domestico da companhia. Mas se os estatutos, que elle approvou, não forem cumpridos, se forem violados, se os corpos gerentes abandonarem os seus logares antes de legalmente substituidos, se a companhia se desorganisar ou se desnacionalisar pela ingerencia de elementos estranhos, o governo procederá como for de direito, de accordo com as leis do reino [1].»

[1] Serie P, n.º 11.

précitées du contrat suffisent donc pour interdire l'ingérence du consul britannique dans les affaires de la compagnie. Vous et vos collègues êtes les seules juges des raisons qui ont pu déterminer votre démission. Le gouvernement n'est point compétent pour intervenir dans la gérance et l'administration particulière de la compagnie. Mais si les statuts, qu'il a approuvés, n'étaient point observés, s'ils étaient l'objet d'une violation, si les organes gérants abandonnaient leurs charges avant d'être légalement remplacés, si la compagnie venait à se désorganiser ou à perdre sa nationalité par suite de l'ingérence d'éléments étrangers, le gouvernement procéderait suivant ses droits, d'accord avec les lois du royaume [1].»

[1] Série P, nº 11.

CAPITULO XI

A administração da linha ferrea por parte do governo

SUMMARIO

Considerações preliminares sobre o objecto do capitulo.—Tem por fim demonstrar qual o estado do caminho de ferro, o que cumpria fazer-se e o que realmente se fez por parte do governo.—Analyse do inventario a que se procedeu.—Comparação dos resultados d'esse inventario com o orçamento que acompanhou o projecto do traçado approvado.—O accordo de 4 de setembro de 1889 entre a administração portugueza e a companhia neerlandeza.—Analyse das suas disposições.—Seus fins e alcance.—Apreciação da clausula que as companhias tinham querido impor para a realisação d'esse accordo.—Notas diplomaticas que depois do accordo se trocaram entre os governos de Portugal e do Transvaal.—O governo portuguez approvando o accordo exerceu um direito e cumpriu uma obrigação impreterivel.—As reparações e a conclusão da linha ferrea.—Aquellas foram feitas por administração directa e esta foi contratada com o empreiteiro Sawyer.—Difficuldades com que luctaram o engenheiro do governo e o empreiteiro.—Importancia das reparações a fazer.—Carestia dos jornaes e do material, e desercções do pessoal.—Comparação das previsões da companhia com os resultados quanto ao custo das obras.—O que era o caminho de ferro antes e depois das reparações.—Elementos de prova sobre o estado anterior ás reparações.—Comparação entre os perfis longitudinaes do projecto approvado e da construcção realisada pela companhia.—Os defeitos da construcção.—Causas da destruição das obras d'arte.—Os relatorios do engenheiro Araujo.—As despezas do governo.

CHAPITRE XI

Administration de la voie ferrée par le gouvernement

SOMMAIRE

Considérations préliminaires sur l'objet de ce chapitre.—Son but est de démontrer quel était l'état du chemin de fer, ce qu'il fallait faire et ce que l'on a réellement fait de la part du gouvernement.—Analyse de l'inventaire élaboré.—Comparaison entre les résultats de cet inventaire et le devis qui suivait le projet du tracé approuvé.—La convention du 4 septembre 1889 entre l'administration portugaise et la compagnie néerlandaise.—Analyse de ses dispositions.—Son but et sa portée.—Appréciation de la clause que les compagnies avaient voulu imposer pour la réalisation de l'accord.—Notes diplomatiques échangées entre les gouvernements de Portugal et du Transvaal depuis l'accord.—Le gouvernement portugais en approuvant la convention a exercé un droit tout en accomplissant un engagement inévitable.—Les réparations et l'achèvement de la voie ferrée.—Les réparations sont faites par administration directe de l'état et l'ingénieur Sawyer est contracté pour l'achèvement de la ligne.—Difficultés subies par l'ingénieur du gouvernement et l'entrepreneur.—Importance des réparations à faire.—Haut prix des journées, du matériel et désertions dans les ouvriers.—Les prévisions de la compagnie comparées avec le résultat du prix des travaux.—Ce que le chemin de fer était avant et après les réparations.—Moyens de preuve quant à l'état de la ligne avant les réparations.—On compare les profils longitudinaux du projet approuvé, et de la construction réalisée par la compagnie.—Fautes dans la construction.—Causes de la déstruction des ouvrages d'art.—Rapports de l'ingénieur Araujo.—Dépenses du gouvernement.

CAPITULO XI

A administração da linha ferrea por parte do governo

SECÇÃO I

Considerações preliminares

Em que condições estava o caminho de ferro, ao tempo da rescisão da concessão?

O que cumpria fazer, para salvar os interesses legitimos do emprehendimento que fizera objecto d'esta concessão?

O que fez o governo portuguez, desde que tomou a seu cargo a administração da linha ferrea?

A resposta a estas tres perguntas constitue a materia, essencialmente pratica, do presente capitulo.

Lembrâmos mais uma vez o que por si mesmo é intuitivo. Limitado ao trafego da possessão portugueza, o caminho de ferro de Lourenço Marques seria uma empreza em pura perda, sem condições algumas de remuneração para os capitaes empregados e até sem vantagens apreciaveis para o desenvolvimento colonial e economico da zona atravessada. Ligado a um caminho de ferro interior, que permittisse a facilidade de communicações entre o porto de Lourenço Marques e os centros de producção e consumo no territorio transvaaliano, o emprehendimento promettia ser remunerador, na proporção do desenvolvimento do commercio interior, e era um poderoso elemento de prosperidade para o porto de Lourenço Marques, directamente, e para todo o dominio portuguez n'aquellas paragens, indirectamente.

Fôra, por isso, que a toda a idéa de

CHAPITRE XI

Administration de la voie ferrée par le gouvernement

SECTION I

Observations préliminaires

Dans quelles conditions se trouvait le chemin de fer à l'époque du retrait de la concession?

Qu'y-avait-il lieu de faire pour sauvegarder les intérêts légitimes de l'entreprise qui fit l'objet de cette concession?

Que fit le gouvernement portugais aussitôt qu'il prit à sa charge l'administration de la ligne?

La réponse à ces trois questions constitue la matière, essentiellement pratique, du présent chapitre.

Rappelons encore une fois les circonstances générales qui dominent la situation. Limité au trafic de la colonie portugaise, le chemin de fer de Lourenço Marques devenait une entreprise conçue en pure perte, sans aucun espoir de rémunération pour les capitaux employés, et même sans avantages appréciables pour le développement colonial et économique de la zone desservie. Raccordée à un chemin de fer intérieur, facilitant les communications entre le port de Lourenço Marques et les centres de production et de consommation sur le territoire transvaalien, la ligne promettait d'être productive, en proportion du développement du commerce intérieur. C'était un élément de prospérité direct pour le port de Lourenço Marques, et indirect pour toute la domination portugaise dans ces parages.

C'est pourquoi, avant toute idée de con-

construcção ou de concessão, por parte do governo portuguez, precedêra o proposito de firmar por tratados ou por compromissos com o Transvaal a segurança de que o caminho de ferro portuguez seria prolongado até um importante centro de producção e consumo no interior da republica, tal como a propria capital em Pretoria.

Com o mesmo intuito de parte a parte, se negociou o tratado de 1879 entre Portugal e a Gran-Bretanha, mais tarde prejudicado pela restauração da independencia transvaaliana.

Sob este tão essencial aspecto, as condições do caminho de ferro estavam gravemente compromettidas ao tempo da rescisão. Afóra a comparação entre a situação, por assim dizer retrograda, da linha portugueza, e o desenvolvimento progressivo das linhas inglezas, dava-se a comparação entre o procedimento da empreza portugueza, que obrigára o governo da republica a protrahir os seus compromissos para com Portugal, e a tactica das colonias inglezas, que não perdiam ensejo de attrahir para os seus portos o movimento commercial das duas republicas.

Chamâmos a attenção para o mappa da rede ferro-viaria no sul da Africa [1]. Um simples relance de olhos evidenceia os perigos da situação por aquella epocha, se nos recordarmos, que estavam feitos os tratados de março de 1889 entre as duas republicas, e que a companhia neerlandeza, já então concessionaria de todas as linhas ferreas que do interior convergissem para as fronteiras do Transvaal, recebêra ordem de não começar a linha da nossa fronteira a Pretoria, sem que se realisasse o accordo de juncção e de tarifas com a secção portugueza d'este caminho de ferro.

Sem embargo de todas as rasões de preferencia que o Transvaal demonstrára ter pela solução Lourenço Marques, a situação modificára-se muito do que fôra annos antes, tanto interna como externamente. O

[1] Serie U, n.° 1. Veja-se tambem, serie S, n.os 9 e 10.

struction ou de concession de la part du gouvernement portugais, on avait cherché à obtenir, par des traités ou des engagements avec le Transvaal, l'assurance du prolongement du chemin de fer portugais jusqu'à un centre important de production et de consommation sur le territoire de la république, par exemple jusqu'à sa capitale, Pretoria.

C'est dans ce même but d'intérêt commun que fut négocié le traité de 1879, entre le Portugal et la Grande-Bretagne, annulé plus tard par le rétablissement de l'indépendance transvaalienne.

A ce point de vue essentiel, les conditions d'existence du chemin de fer étaient gravement compromises à l'époque du décret de déchéance. En dehors de la comparaison entre l'état matériel déplorable de la ligne portugaise et le développement progressif des lignes anglaises, il y avait lieu de mettre en regard la conduite de l'entreprise portugaise, qui avait obligé le gouvernement de la république à différer l'exécution de ses engagements avec le Portugal, avec la tactique des colonies anglaises, qui ne perdaient aucune occasion d'attirer à leurs ports le mouvement commercial des deux républiques.

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur la carte du réseau des chemins de fer sud-africains [1]. Un simple coup d'œil révélera les dangers de la situation à cette époque, si nous nous rappelons que les traités de mars 1889 étaient conclus entre les deux républiques, et que la compagnie néerlandaise, déjà alors concessionnaire de toutes les voies ferrées convergeant aux frontières du Transvaal, avait reçu l'ordre de ne pas commencer la ligne de la frontière portugaise à Pretoria sans que l'accord avec la partie portugaise sur le point de jonction et les tarifs du chemin de fer fût préalablement conclu.

En dépit de toutes les raisons de préférence que le Transvaal avait manifestées pour la solution Lourenço Marques, la situation différait beaucoup de celle des années antérieures, tant au point de vue interne

[1] Série U, n° 1. Voir aussi, série S, n.os 9 et 10.

tempo não passa debalde para os povos, sobretudo nas regiões cobiçadas d'aquella zona africana.

A par do rapido desenvolvimento que a exploração mineira tomára no Transvaal, e do crescente augmento da população e da riqueza publica, subia de ponto a necessidade da viação accelerada para communicação com os portos maritimos. A republica não podia adiar indefinidamente a resolução d'esta questão vital, e desde que os seus encargos, no tocante á construcção de linhas ferreas, tivessem de se aferir pela extensão comparada dos percursos internos, não podia passar desapercebido, que a linha de Pretoria á fronteira portugueza era sensivelmente mais extensa do que os prolongamentos, até á mesma cidade, das outras linhas que se dirigiam ás suas fronteiras.

O prolongamento da linha de Vaal River, por ser o mais curto de todos e o que atravessava a rica zona aurifera do Witwatersrand, era o mais imminente desde que as duas republicas chegassem ao accordo de que os tratados de 1889 eram preludio.

Por outro lado, a situação a que ficou reduzida a linha portugueza depois dos desastres occasionados pelas chuvas de janeiro de 1889, a interrupção immediata e prolongada da sua exploração, e a demora havida quanto á sua conclusão definitiva, eram circumstancias tão deprimentes para o credito da empreza portugueza, que quasi parecia ter-se retrogradado ás criticas condições de tres annos antes, quando o governo se deliberára a dar começo aos trabalhos.

Que caminho de ferro era este, em que as principaes obras de arte se desmoronavam e eram arrastadas como castellos de cartas pela acção dos primeiros invernos? Por mais excepcional que tivesse sido essa acção, a ruina fôra tão rapida e tão completa, que não era possivel pôr em duvida a falta de solidez e de estabilidade com que se fizera a construcção.

qu'au point de vue externe. Le temps ne passe pas impunément pour les peuples, surtout dans les régions convoitées de cette zone africaine.

En raison même du développement rapide que l'exploitation minière avait acquis au Transvaal et de l'augmentation croissante de la population et de la richesse publique, la nécessité de voies de transport accéléré établissant la communication avec les ports maritimes s'accentuait de plus en plus. La république ne pouvait ajourner indéfiniment la solution de cette question vitale, et, du moment que ses charges, relativement à la construction des voies ferrées, devaient se mesurer sur l'étendue comparée des parcours intérieurs, on était forcé de reconnaître que la ligne de Pretoria à la frontière portugaise était sensiblement plus longue que les prolongements, jusqu'à cette ville, des autres lignes se dirigeant vers ses frontières.

Le prolongement de la ligne de Vaal River, le plus court de tous et qui desservait l'opulente zone aurifère de Witwatersrand, avait le plus de chances d'être accepté de tous dans le cas où les deux républiques réaliseraient l'accord dont les traités de 1889 étaient le prélude.

D'ailleurs, la situation à laquelle la ligne portugaise était réduite après les désastres occasionnés par les pluies de janvier 1889, l'interruption subite et prolongée de son exploitation, le retard apporté à son achèvement définitif, étaient des circonstances tellement accablantes pour le crédit de l'entreprise portugaise, qu'elle paraissait avoir reculé de trois ans et se retrouver aux prises avec les circonstances critiques qui avaient décidé le gouvernement à commencer les travaux.

Qu'était donc ce chemin de fer, où les principaux ouvrages d'art s'écroulaient et étaient entraînés par l'action des premiers hivers comme de simples châteaux de cartes? Si exceptionnelle qu'eût été la saison des pluies, la ruine des travaux avait été tellement rapide et complète, qu'il était impossible de mettre en doute le défaut de solidité et de stabilité de la construction.

A impressão que os factos deixavam nos espiritos mais desapaixonados era seguramente desfavoravel quanto ás condições da parte construida da linha ferrea; faltava saber o que era preciso gastar para a reconstrucção em devidas condições e para a conclusão de todo o traçado em projecto.

O que cumpria fazer, para remedio de todos estes males, dependia essencialmente de uma acção rapida, energica e desafogada.

Primeiro que tudo, era preciso assegurar o prolongamento da linha no territorio da republica. Immediatamente, deveria seguir-se sem delongas nem hesitações, quaesquer que fossem os sacrificios, a conclusão da linha em todas as suas partes, com todas as condições de solidez para uma exploração regular e definitiva.

Foi isto o que o governo fez, negociando com a companhia neerlandeza o accordo de 4 de setembro, celebrando com o engenheiro Sawyer o contrato da empreitada de 20 de julho para a construcção da ultima secção, e tomando a seu directo cargo as reparações da linha em toda a extensão construida.

Antes, porém, de nos occuparmos especialmente de cada um d'estes pontos, convem dizer o que o governo portuguez recebeu, por meio do minucioso e extenso inventario a que fez proceder nos termos do decreto da rescisão.

SECÇÃO II

O inventario

O inventario é um volumoso documento que se decompõe em vinte e tres autos, quatorze dos quaes se referem ás obras, edificios, machinas, utensilios e demais mobiliario existente em Lourenço Marques, trabalho este que se realisou em dias seguidos, desde 29 de junho até 12 de julho de 1889, e nove autos que se referem á avaliação da linha propriamente dita, trabalho que se fez desde 20 a 30 de setembro do mesmo anno [1].

[1] Serie Q, n.° 8.

L'impression que tous ces faits avaient produite sur les esprits les plus impartiaux était assurément défavorable pour la partie de ligne construite. Restait à savoir ce qu'il fallait dépenser pour sa reconstruction dans des conditions normales et pour l'achèvement de tout le tracé projeté.

Ce qu'il importait de faire pour remédier à tous ces désastres dépendait surtout d'une action rapide, énergique et indépendante.

Il y avait lieu, avant tout, d'assurer le prolongement de la ligne sur le territoire de la république. Immédiatement après, sans retards ni hésitations, sans se préoccuper des sacrifices nécessaires, il était indispensable d'achever la ligne dans toutes ses parties, dans les conditions de sécurité et de solidité les plus complètes pour une exploitation régulière et définitive.

C'est ce que fit le gouvernement en négociant avec la compagnie néerlandaise l'accord du 4 septembre, en passant avec l'ingénieur Sawyer le contrat d'entreprise du 20 juillet pour la construction de la dernière section, et en prenant directement à sa charge les réparations sur toute l'étendue de la ligne construite.

Mais, avant de nous occuper spécialement de chacun de ces points, voyons ce dont le gouvernement portugais prit livraison, d'après le long et minutieux inventaire auquel il fit procéder aux termes du décret de déchéance.

SECTION II

L'inventaire

L'inventaire est un document volumineux qui se décompose en vingt-trois procès-verbaux, dont quatorze se rapportent aux ouvrages, édifices, machines, ustensiles et autres effets mobiliers existant à Lourenço Marques, travail qui fut effectué sans interruption du 29 juin au 12 juillet 1889. Les autres neuf procès-verbaux se réfèrent à l'évaluation de la ligne proprement dite et furent faits du 20 au 30 septembre de la même année [1].

[1] Série Q, n° 8.

Fizemos um detido estudo d'esse documento, cujos resultados se podem resumir do modo seguinte:

Avaliação segundo os respectivos autos:

Auto de 29 de junho	11:243$900
» 30 »	172:094$580
» 1 de julho.....	2:230$800
» 2 »	775$725
» 3 »	1:664$300
» 4 »	1:489$370
» 5 »	521$875
» 6 »	677$825
» 7 »	3:130$592
» 8 »	1:348$660
» 9 »	4:476$446
» 10 »	449$820
» 11 »	412$355
» 12 »	481$910
» 20 de setembro	85:891$373
» 21 »	32:341$735
» 22 »	36:992$887
» 24 »	39:617$825
» 25 »	33:010$159
» 26 »	40:511$631
» 27 »	52:371$478
» 28 »	199:460$243
» 30 »	15:256$590
Avaliação total.....	736:452$079

Destrinçando e classificando as diversas verbas do inventario, chega-se aos seguintes quatro agrupamentos geraes:

1.° Immobiliarios	63:373$990
2.° Mobiliario fixo	4:400$000
3.° Mobiliario diverso	147:839$018
4.° Via e obras	520:839$071
Total	736:452$079

Cada um d'estes agrupamentos se póde subdividir do modo seguinte:

1.° Immobiliarios:	
a) Estação de Lourenço Marques e annexos.....	38:863$490
b) Casa da secretaria na rua Araujo	4:500$000
c) Casa do director na Ponta Vermelha	5:700$000
d) Estações, casas da guarda, etc., na linha	14:310$500
Somma	63:373$990
2.° Mobiliario fixo:	
a) Em Lourenço Marques.....	3:850$000
b) Na estação de Movene.....	550$000
Somma	4:400$000

Cet inventaire a été, de notre part, l'objet d'une sérieuse étude dont les résultats peuvent se résumer comme suit:

Évaluation suivant les procès-verbaux:

Procès-verbal du 29 juin	11:243$900
» 30 »	172:094$580
» 1er juillet	2:230$800
» 2 »	775$725
» 3 »	1:664$300
» 4 »	1:489$370
» 5 »	521$875
» 6 »	677$825
» 7 »	3:130$592
» 8 »	1:348$660
» 9 »	4:476$446
» 10 »	449$820
» 11 »	412$355
» 12 »	481$910
» 20 septembre	85:891$373
» 21 »	32:341$735
» 22 »	36:992$887
» 24 »	39:617$825
» 25 »	33:010$159
» 26 »	40:511$631
» 27 »	52:371$478
» 28 »	199:460$243
» 30 »	15:256$590
Évaluation totale	736:452$079

En spécifiant et en classant les différents articles de cet inventaire, on obtient les quatre groupements généraux ci-après:

1er Immeubles.....	63:373$990
2 Meubles fixes.....	4:400$000
3 Meubles divers	147:839$018
4 Voie et travaux.....	520:839$071
Total.....	736:452$079

Chacun de ces quatre groupes peut se subdiviser de la manière suivante:

1er Immeubles:	
a) Station de Lourenço Marques et ses dépendances.....	38:863$490
b) Bâtiment du secrétariat rue Araujo	4:500$000
c) Habitation du directeur à Ponta Vermelha.....	5:700$000
d) Stations, maisons de garde, etc., sur la ligne	14:310$500
Total.....	63:373$990
2 Meubles fixes:	
a) A Lourenço Marques.....	3:850$000
b) A la gare de Movène.....	550$000
Total.....	4:400$000

3.° Mobiliario diverso:	
a) Material circulante...	115:269$500
b) Mobilia, utensilios, ferramentas, material, etc.....	14:334$497
c) Material de pontes por applicar	13:535$021
d) Carvão mineral (470 metros cubicos)	4:700$000
Somma	147:839$018
4.° Via e obras:	
a) Movimentos de terra	54:215$589
b) Obras de arte.....	103:676$986
c) Via ferrea.....	231:070$530
d) Assentamento (84:503m,2, a 500 réis).....	42:251$600
e) Balastro (20:000 metros cubicos)	30:000$000
f) Linha telegraphica.....	13:080$800
g) Quota parte das obras do governo.....	46:543$566
Somma	520:839$071

Desenvolvendo as addições d'este quarto agrupamento (via e obras), vê-se que a avaliação se firmou nos seguintes preços e unidades:

Quanto a movimentos de terra:	
1.° Até kilometro 0,715:	
28:259m3,975, a 223 réis.....	6:411$974
D'esse ponto até final:	
2.° Aterros:	
79:202m3,544, a 340 réis.....	27:161$864
3.° Desaterros:	
91:741m3,128, a 225 réis.....	20:641$751
Somma	54:215$589
Quanto a obras de arte:	
Até kilometro 0,715:	
1.° Ponte provisoria em Lourenço Marques.....	1:200$000
2.° Alvenaria hydraulica, 1:281m3,149 a 6$737,55 réis	8:638$876
3.° Dita a pedra secca, 1:967m3,250, a 2$759 réis.....	5:427$642
4.° Revest.to de estacaria, 781m3,060, a 5$005 réis.....	3:911$908
Somma	19:178$426
D'esse ponto até final:	
29 pontes com 56 vãos, medindo 407m,61:	
5.° Parte metallica, 244:414 kilos a 100 réis.....	24:441$400
6.° Alvenaria, 1:126m3,174, a 15$000 réis e 51m3,2, a 25$000 réis...	18:172$610
7.° Pedra secca e madeira	1:015$050
8.° Montagem, 407m,61 a 90$000 réis	36:684$900
15 canos, medindo 115m,68, sendo	
Somma e segue — Rs.	99:492$386

3 Meubles divers:	
a) Matériel roulant	115:269$500
b) Mobilier, ustensiles, outillage, matériel, etc.....	14:334$497
c) Matériel pour ponts à employer	13:535$021
d) Charbon minéral (470 mètres cubes).....	4:700$000
Total.....	147:839$018
4 Voie et travaux:	
a) Terrassements.....	54:215$589
b) Travaux d'art.....	103:676$986
c) Voie ferrée.....	231:070$530
d) Pose de la voie, 84:503m,2, à 500 réis	42:251$600
e) Ballast (20:000 mètres cubes)...	30:000$000
f) Ligne télégraphique.....	13:080$800
g) Quote part des travaux du gouvernement	46:543$566
Total.....	520:839$071

En décomposant les sommes de ce quatrième groupe (voie et travaux), on voit que l'estimation s'est basée sur les prix et les unités suivantes:

Mouvements de terres:	
1 Jusqu'au kilomètre 0,715:	
28:259m3,975, à 223 réis.....	6:411$974
Depuis ce point jusqu'à la fin:	
2 Remblais:	
79:202m3,544, à 340 réis.....	27:161$864
3 Déblais:	
91:741m3,128, à 225 réis.....	20:641$751
Total.....	54:215$589
Travaux d'art:	
Jusqu'au kilomètre 0,715:	
1 Pont provisoire à Lourenço Marques.....	1:200$000
2 Maçonn. hydraulique, 1:281m3,149, à 6$737,55 réis	8:638$876
3 Dite en pierre sèche, 1:967m3,250, à 2$759 réis.....	5:427$642
4 Revêtement en pilotis, 781m3,060, à 5$005 réis.....	3:911$908
Total.....	19:178$426
Depuis ce point jusqu'à la fin:	
29 ponts avec 56 ouvertures mesurant 407m,61:	
5 Partie métallique, 244:414 kilomètres, à 100 réis.....	24:441$400
6 Maçonnerie, 1:126m3,174, à 15$000 réis et 51m3,2, à 25$000 réis..	18:172$610
7 Pierre sèche et bois	1:015$050
8 Montage, 407m,61, à 90$000 réis..	36:684$900
15 conduits, mesurant 115m,68,	
Report — Rs.	99:492$386

Transporte — Rs.	99:492$386
10 com o diametro de 0m,6 e extensão total de 77m,70, e 5 com o diametro de 1m,2 e extensão total de 37m,98:	
9.° Parte metallica, 35:996 kilos a 100 réis	3:599$600
10.° Alvenaria, 25 metros cubicos, a 15$000 réis e 7 metros cubicos, a 30$000 réis	585$000
Somma	103:676$986

A avaliação da linha ferrea, incluindo rails, eclisses, parafusos, grampos, cunhas e travessas, foi feita na rasão de 2$700 réis por cada metro linear, computando-se cada agulha em 90$000 réis.

Até kilometro 0,715, mediu 2:748 metros de via, comprehendendo linhas de resguardo e de serviço, e abrangendo dezeseis agulhas e uma plataforma girante.

D'esse ponto até final, comprehendeu doze agulhas e 81:755m,2 de via, sendo 1:989m,2 de desvios. Perfaz o total de 84503m,2 de via, cujo assentamento se reputou na rasão de 500 réis por metro linear.

A avaliação da linha telegraphica, incluindo apparelhos das cinco estações, foi baseada no preço de 160 réis por metro corrente, attento o seu mau estado.

A ultima addição do grupo que denominámos *via e obras* procede do seguinte:

A avaliação dos trabalhos feitos pelo governo na primeira secção da linha importou em 70:933$966 réis [1], importancia que a companhia pagou ao governo quando se habilitou para continuar a construcção. D'esses trabalhos foram comprehendidos no presente inventario, com quantidades certas e preços determinados, os seguintes:

Movimentos de terra até ao kilometro 0,715	6:411$974
Alvenaria hydraulica, idem	8:638$876
Dita a pedra secca, idem	5:427$642
Revestimento de estacaria, idem	3:911$908
Somma	24:390$400
Avaliação dos primeiros trabalhos *ut supra*	70:933$966
Quota parte em trabalhos indeterminados	46:543$566

[1] Vide serie I, pag. 30.

A reporter — Rs.	99:492$386
dont 10 du diamètre de 0m,6 et l'étendue totale de 77m,70, et 5 du diamètre de 1m,2 d'une étendue totale de 37m,98:	
9 Partie métallique, 35:996 kilomètres, à 100 réis	3:599$600
10 Maçonnerie, 25 mètres cubes, à 15$000 réis et 7 mètres cubes, à 30$000 réis	585$000
Total	103:676$986

L'évaluation de la ligne ferrée y compris les rails, éclisses, boulons, crampons, coins et traverses fut faite à raison de 2$700 réis le mètre courant en estimant chaque aiguille à 90$000 réis.

Jusqu'au kilomètre 0,715 il y avait 2:748 mètres de voie, y compris les voies de garage et de service, ainsi que 16 aiguilles et une plaque tournante.

Depuis le kilomètre 0,715 jusqu'à la fin, l'inventaire accuse 12 aiguilles et 81:755,2 mètres de voie, sur lesquels 1:989,2 mètres de voies de garage. L'étendue totale de la voie est donc de 84:503m,2, dont la pose a été estimée à 500 réis le mètre courant.

L'évaluation de la ligne télégraphique, y compris les appareils des cinq stations, à été basée sur le prix de 160 réis le mètre courant, eu égard à son mauvais état.

La dernière addition du groupe désigné sous le nom *voie et travaux* provient des calculs ci-après.

L'évaluation des travaux opérés par le gouvernement sur la 1er section de la ligne s'est élevée à 70.933:966 [1], somme que la compagnie a payée au gouvernement lorsqu'elle s'est mise en mesure de continuer la construction. Sur ces travaux, ont été compris dans le présent inventaire les suivants, avec des quantités fixes et des prix déterminés:

Mouvements de terre jusqu'au kilomètre 0,715	6:411$974
Maçonnerie hydraulique, idem	8:638$876
Dite en pierre sèche, idem	5:427$642
Revêtement en pilotis, idem	3:911$908
Total	24:390$400
Évaluation des premiers travaux *ut supra*	70:933$966
Quote part en travaux indéterminés	46:543$566

[1] Vide série I, pag. 30.

As duas primeiras addições, relativas a movimentos de terra e á alvenaria hydraulica, contêem a mais, do que o producto das quantidades pelos preços, a quantia de 117$069 réis. Estes erros de multiplicação não influem no resultado final, porque aquelle excesso deveria ter sido carregado na quota parte attribuida a trabalhos indeterminados.

Temos, pois, que o grupo *via e obras*, se póde decompor em duas verbas distinctas:

Trabalhos do governo	70:933$966
Trabalhos da companhia.....	449:905$105
Total	520:839$071

A comparação entre este inventario e o orçamento primitivo da linha [1] póde fazer-se com sufficiente approximação para os resultados geraes.

Indicamol-a no seguinte mappa, em que não incluimos os capitulos 1.° e 10.° do orçamento (despezas de administração e imprevistas), e de que excluimos as verbas do inventario relativas aos immobiliarios de residencia e a todo o mobiliario não classificado como circulante.

Capitulos	Orçamento	Inventario
Terraplenagens.....	286:943$150	(*b*) 100:759$155
Obras de arte.....	145:774$145	(*c*) 103:676$986
Edificios e accessorios	(*a*) 55:334$000	(*d*) 53:173$990
Via e accessorios.....	414:860$000	(*e*) 303:322$130
Telegrapho.....	8:585$020	(*f*) 13:080$800
Material circulante	83:410$000	(*g*) 115:269$500
Somma.....	994:906$315	689:282$561
Verbas não comparadas....	145:093$685	(*h*) 47:169$518
Totaes do orçamento e do inventario	1.140:000$000	736:452$079

(*a*) Comprehende os capitulos 4.°, 5.° e 7.° do orçamento.
(*b*) Comprehende as addições *a*) e *g*) do 4.° grupo.
(*c*) É a addição *b*) do 4.° grupo.
(*d*) Comprehende as addições *a*) e *d*) do 1.° grupo.
(*e*) Comprehende as addições *c*), *d*) e *e*) do 4.° grupo.
(*f*) É a addição *f*) do 4.° grupo.
(*g*) É a addição *a*) do 3.° grupo.
(*h*) Comprehende as addições *b*) e *c*) do 1.° grupo, todo o 2.° grupo e as addições *b*), *c*) e *d*) do 3.° grupo.

É principalmente digna de reparo, n'esta comparação, a differença quanto a terraplenagens ou movimentos de terra, tanto mais

[1] Vide serie B, pag. 29.

Les deux premières sommes relatives aux mouvements de terre et à la maçonnerie hydraulique accusent 117$069 réis en plus du produit des quantités par les prix. Ces erreurs de multiplication n'influent pas sur le résultat final parce que cet excédant devrait être reporté sur la rubrique des travaux indéterminés.

Ainsi donc, on voit que le groupe *voie et travaux* peut se décomposer en deux parties distinctes:

Travaux du gouvernement.....	70:933$966
Travaux de la compagnie.....	449:905$105
Total.....	520:839$071

La comparaison entre cet inventaire et le budget primitif de la ligne [1] peut être faite avec une approximation suffisante pour les résultats généraux.

Nous l'avons indiquée dans l'état ci-dessous, qui ne contient pas les chapitres I et X du budget (dépenses d'administration et frais imprévus), et duquel nous avons exclu les articles de l'inventaire ayant trait aux bâtiments d'administration et aux meubles non classés comme matériel roulant.

Chapitres	Budget	Inventaire
Terrassements.....	286:943$150	(*b*) 100:759$155
Travaux d'art	145:774$145	(*c*) 103:676$986
Bâtiments et accessoires ...	(*a*) 55:334$000	(*d*) 53:173$990
Voie et accessoires	414:860$000	(*e*) 303:322$130
Télégraphe	8:585$020	(*f*) 13:080$800
Matériel roulant.....	83:410$000	(*g*) 115:269$500
Total.....	994:906$315	689:282$561
Articles non comparés	145:093$685	(*h*) 47:169$518
Totaux du budget et de l'inventaire.....	1.140:000$000	736:452$079

(*a*) Comprend les chapitres 4, 5 et 7 du budget.
(*b*) Comprend les sommes *a*) et *g*) du 4e groupe.
(*c*) C'est la somme *b*) du 4e groupe.
(*d*) Comprend les sommes *a*) et *d*) du 1er groupe.
(*e*) Comprend les sommes *c*), *d*) et *e*) du 4e groupe.
(*f*) C'est la somme *f*) du 4e groupe.
(*g*) C'est la somme *a*) du 3e groupe.
(*h*) Comprend les sommes *b*) et *c*) du 1er groupe, tout le 2e groupe ainsi que les sommes *b*), *c*) et *d*) du 3e groupe.

Il est surtout digne de remarquer, dans cette comparaison, la différence dans les chiffres des terrassements ou mouvements

[1] Vide série B, pag. 29.

que incluimos sob esta epigraphe a quota parte em trabalhos indeterminados, a que ha pouco nos referimos, na importancia de 46:543$566 réis, trabalhos que se limitaram á primeira secção da linha, e que, por segurança, queremos classificar n'este capitulo.

Os movimentos de terra estão computados no orçamento em 1.059:943 metros cubicos, sendo 609:421 de escavações e 450:522 de aterros. Se dividirmos a quantia orçada por este volume total, teremos o preço medio de 270 réis por cada metro cubico.

Para procedermos analogamente quanto ao inventario, teremos de comparar o volume de 199:203 metros cubicos, que o inventario accusa quanto a movimentos de terra, com a quantia de 54:215$589 réis correspondente áquelle volume, ou com a de 100:759$155 réis, se mantivermos tambem para este effeito a inclusão da verba de 46:543$566 réis, relativa a trabalhos indeterminados na primeira secção.

No primeiro caso, que é o mais certo, encontrâmos o preço medio de 272 réis por metro cubico; no segundo caso, esse preço elevar-se-ía a 505 réis.

Vê-se, portanto, que o preço medio do orçamento se approxima muito do preço medio do inventario, sendo a differença quasi que exclusivamente devida á comparação das quantidades. Os movimentos de terra inventariados regulam por 18 por cento dos que tinham sido orçados!

Tão estupenda differença far-nos-ía duvidar da exactidão de qualquer dos dois documentos comparados, se a não encontrassemos flagrantemente comprovada pela comparação entre os perfis longitudinaes da linha projectada e da linha construida. Vejam-se e comparem-se esses dois perfis [1], cuja authenticidade é irrecusavel attentas as suas procedencias, e tanto basta para se concluir o que foi a construcção da linha. Reduzidos ambas á mesma escala vertical de $0^{m},0005$, o perfil da construcção

[1] Serie U, n.os 6 e 7.

de terres, d'autant plus que nous avons compris dans ce titre la partie relative aux travaux indéterminés, dont nous venons de parler, et s'élevant à la somme de 46.543$566 réis, travaux qui se bornèrent à la 1ère section de la ligne, et que faute de mieux nous voulons classer dans ce chapitre.

Les mouvements de terre sont évalués au budget à 1.059:943 mètres cubes, dont 609:421 en fouilles et 450:522 en remblais. En divisant la somme prévue par ce volume total, nous aurons le prix moyen de 270 reis par mètre cube.

Pour procéder d'une maniére analogue en ce qui concerne l'inventaire, il y a lieu de comparer le volume de 199:203 mètres cubes, que l'inventaire accuse en mouvement de terres, avec la somme de 54:215$589 réis correspondant à ce volume, ou avec celle de 100:759$155 réis si nous maintenons dans cette rubrique les 46.543$566 réis pour travaux indéterminés dans la 1ere section.

Dans le premier cas, qui est le plus probable, on trouve le prix moyen de 272 réis par mètre cube; dans le second cas ce prix s'élève à 505 réis.

On voit donc que le prix moyen du devis se rapproche beaucoup du prix moyen de l'inventaire, la différence provenant presqu'exclusivement de la comparaison des quantités. Les mouvements de terre portés à l'inventaire représentent 18 pour cent de ceux qui avaient été prévus au devis!

Une différence aussi extraordinaire nous porterait à mettre en doute l'exactitude de l'un ou de l'autre de ces deux documents, si nous n'en avions pas la preuve claire et manifeste dans la comparaison du profil en long de la ligne construite avec celui du projet. Que l'on voie et que l'on confronte ces deux profils [1], dont l'authenticité est incontestable eu égard à leur provenance, et il n'en faut pas davantage pour constater ce que fut la construction de la ligne. Réduits tous les deux à la même échelle verticale

[1] Série U, nos 6 et 7.

parece mais um perfil de terreno do que o de um traçado de caminho de ferro. E de facto, a construcção amoldou-se de tal modo ás ondulações do terreno, que a escala não permitte indicar a linha do terreno senão em raros pontos do perfil da construcção. A par d'isso, vemos no perfil do projecto, sobre o mesmo terreno e com igual escala, pronunciarem-se distinctamente as linhas do traçado e do terreno. A construcção deixou muito a desejar n'este e n'outros pontos essenciaes, como teremos occasião de ver quando relatarmos os trabalhos que foi necessario fazer a titulo de reparações. Trataremos, porém, em primeiro logar do accordo feito com a companhia neerlandeza, e das notas a tal respeito trocadas entre os governos de Portugal e do Transvaal.

SECÇÃO III

O accordo de 4 de setembro de 1889

Este accordo realisou-se em Lisboa, por contrato de 4 de setembro de 1889, figurando como partes outorgantes, de um lado o ministro da marinha, como representante da administração da linha portugueza, e do outro lado o consul geral da republica da Africa meridional, como procurador da companhia neerlandeza concessionaria do prolongamento da linha portugueza até Pretoria[1].

Comprehende vinte e dois artigos, subordinados á seguinte classificação de materias:

Juncção (artigos 1.° a 3.°)
Exploração (artigos 4.° a 8.°)
Tarifas directas (artigos 9.° a 14.°)
Transporte de materiaes para a construcção e exploração (artigos 15.° a 19.°)
Assumptos diversos (artigos 20.° a 22.°)

Extractemos pela mesma ordem as respectivas estipulações.

Quanto á juncção:

Obrigação reciproca de construcção até á fronteira fixada, devendo a administração portugueza indicar, no praso de um mez, o

[1] Serie Q, n.° 4.

de 0m,0005, le profil de la construction semble plutôt un profil de terrain que celui d'un tracé de chemin de fer. Effectivement la construction s'est tellement pliée aux ondulations du terrain, que l'échelle ne permet d'indiquer la ligne de ce dernier que dans un fort petit nombre de points du profil de la construction. En même temps, on voit, sur le profil du projet, dans le même terrain et à la même échelle, s'accentuer distinctement les lignes du tracé et du terrain. La construction a laissé beaucoup à désirer sur ce point et sur bien d'autres aussi essentiels, ainsi que nous aurons l'occasion de le voir lorsque nous décrirons les travaux de réparation qu'il a fallu faire pour rétablir la ligne dans des conditions normales. Nous nous occuperons toutefois en premier lieu de l'accord intervenu avec la compagnie néerlandaise et des notes échangées à ce sujet entre le gouvernement portugais et le gouvernement transvalien.

SECTION III

L'accord du 4 septembre 1889

Cet accord fut sanctioné à Lisbonne, par contrat du 4 septembre 1889, entre le ministre de la marine, d'une part, comme représentant de l'administration de la ligne portugaise, et, d'autre part, le consul général de la république sud-africaine, comme fondé de pouvoirs de la compagnie néerlandaise, concessionnaire du prolongement de la ligne portugaise jusqu'à Pretoria[1].

Ce contrat comprend 22 articles correspondants à la classification de matières ci-après:

Jonction (articles 1 à 3)
Exploitation (articles 4 à 8)
Tarifs directs (articles 9 à 14)
Transport des matériaux pour la construction et l'exploitation (articles 15 à 19)
Sujets divers (articles 20 à 22)

Résumons dans ce même ordre les clauses qui se rapportent aux divisions précitées:

Relativement à la jonction:

On établissait l'obligation réciproque des deux parties d'effectuer la construction jusqu'à la frontière fixée; l'administration por-

[1] Série Q, n° 4.

ponto preciso e o nivel em que a sua linha attingirá a fronteira. Cada linha terá a sua estação terminal de fronteira, havendo entre ambas uma secção commum para a circulação dos trens, secção cuja conservação ficará respectivamente a cargo de cada administração, na parte que cada uma tiver construido.

Quanto á exploração:

Os comboios irão, reciprocamente, até á estação terminal contraria de cada lado da fronteira, e n'essa estação se fará a baldeação, menos quanto aos wagons com carga de 2:540 kilogrammas para cima, os quaes poderão reciprocamente seguir na linha contraria, mediante aluguer a fixar por accordo. Haverá serviço directo de passageiros e mercadorias, em todas e para todas as estações, sendo-lhe applicaveis as condições do serviço local, se nas tarifas directas não houver estipulação em contrario.

Ambas as administrações se obrigam a combinar o serviço por modo a evitar demoras inuteis.

Quanto a tarifas directas:

Estabelece-se em principio, salvo novo accordo, que a tarifa directa será a somma das tarifas locaes. Este principio não soffre excepção quanto a passageiros e bagagens; mas, quanto a mercadorias, fica sujeito aos seguintes limites geraes e especiaes:

Em mercadorias geraes, a tarifa directa, por kilometro e por tonelada de 1:016 kilogrammas, não poderá exceder a 75 réis nem ser inferior a 37½ réis (em moeda ingleza, 4 e 2 *pence* respectivamente).

Exceptuam-se d'este maximo as substancias perigosas, e os metaes e pedras preciosas. O maximo será de 18¾ réis (um *penny*) para as materias brutas, como carvão, madeira não trabalhada, pedra, tijolo e mineraes de limitado valor; mas com um minimo de 7$875 réis (£ 1–15) por wagon de 5 toneladas. As taxas directas de mercatugaise devant indiquer dans le délai d'un mois le point précis et le niveau où sa ligne atteindrait la frontière. Chaque ligne devait avoir sa station terminus de frontière, et les deux stations seraient réliées par un tronçon commun destiné à la circulation des trains et dont l'entretien était respectivement à la charge de chaque administration sur la partie construite par chacune d'elles.

Relativement à l'exploitation:

Les trains devaient circuler réciproquement jusqu'à la gare terminus contraire, de chaque côté de la frontière, et là devait s'opérer le transbordement des marchandises, sauf pour les wagons chargés de plus de 2:540 kilogrammes, qui pouvaient suivre réciproquement sur les lignes de l'autre compagnie moyennant un prix de location à fixer d'un commun accord. Il était établi dans les stations et à destination de toutes les stations un service direct de voyageurs et de marchandises, auquel étaient applicables les conditions du service local, au cas où les tarifs directs ne contiendraient pas de disposition contraire.

Les deux administrations s'obligeaient à combiner le service de manière à éviter des retards inutiles.

Relativement aux tarifs directs:

Il était stipulé en principe, sauf nouvel accord à intervenir, que le tarif direct serait la somme des tarifs locaux. Ce principe ne souffrait pas d'exception quant aux voyageurs et aux bagages, mais pour les marchandises, il était subordonné aux limites générales et spéciales suivantes:

Pour les marchandises communes le tarif direct, par kilomètre et par tonne de 1:016 kilogrammes, ne pouvait excéder 75 réis, ni être inférieur à 37½ reis (4 et 2 pence en monnaie anglaise).

De ce maximum on exceptait les substances dangereuses, ainsi que les métaux et les pierres précieuses. Pour les matières brutes, comme le charbon, le bois non ouvragé, la pierre, la brique et les minerais de peu de valeur, le maximum était de 18¾ réis (un penny), mais avec un minimum de 7:875 réis (liv. st. 1–15) par wa-

dorias serão partilhadas, na proporção das distancias entre as estações de partida e chegada e a fronteira; nas de passageiros e bagagens, cada administração tem direito á parte correspondente á tarifa local; as liquidações serão feitas mez a mez, e o pagamento reciproco no mez seguinte. Se alguma das administrações desejar tarifa directa inferior aos minimos, a outra administração poderá exigir que a differença lhe não seja carregada. As taxas de carga e descarga, e outros serviços accessorios, ficaram para accordo especial. Estipulou-se mais, que estas tarifas directas começassem a vigorar logo que uma secção da linha transvaaliana esteja em exploração.

Quanto a transporte de materiaes para construcção e exploração:

Estipulou-se uma tarifa reduzida de 37 1/2 réis para o material destinado aos dois indicados fins, a qual descerá a 18 3/4 réis, se os materiaes forem as materias brutas supra mencionadas. Esta tarifa é reciproca, tem um *minimum* de 13$500 réis (£ 3) por remessa, e é applicavel tanto ás duas linhas principaes como aos seus ramaes ou tramways concorrentes. Estipularam-se as condições de carga e transporte, tendo-se em attenção a sua especialidade.

Quanto a assumptos diversos:

O contrato contém tres disposições capitaes sob esta epigraphe, a saber: sua duração e casos de revisão; obrigações da companhia neerlandeza quanto a começo e desenvolvimento dos trabalhos; e juizo arbitral para as questões emergentes.

Estipula-se, em principio, a duração do proprio tratado de 1875, nos termos da convenção de 17 de maio de 1884, (artigo 1.º); mas resalvou-se o direito de revisão em dois casos, um commum a ambas as partes, outro exclusivo para a administração portugueza.

Este ultimo é, quando se dê o caso de outro caminho de ferro no territorio da regon de cinq tonnes. Les taxes directes de marchandises étaient partagées en raison des distances des gares de départ et d'arrivée jusqu'à la frontière. Dans les taxes de voyageurs et de bagages, chaque administration avait droit à la partie correspondant au tarif local. Les liquidations étaient faites mensuellement et le paiement réciproque devait s'opérer dans le mois suivant. Si l'une des deux administrations désirait établir un tarif direct inférieur aux prix minima, l'autre ne serait pas obligée de supporter la différence qui en résulterait. Les tarifs de chargement et de déchargement, ainsi que ceux de frais accessoires, devaient faire l'objet d'un accord spécial. Il fut encore stipulé que ces tarifs directs commenceraient à être mis en vigueur aussitôt qu'une section de la ligne transvalienne serait ouverte a l'exploitation.

Relativement aux transports de matériaux pour la construction et l'exploitation:

On fixait pour le transport de ces matériaux un tarif réduit de 37 1/2 réis qui serait abaissé à 18 3/4 pour le transport des matières brutes ci-dessus mentionnées. Ce tarif est réciproque; il a un minimum de 13:500 réis (£ 3) par expédition, et est applicable tant aux deux lignes principales qu à leurs embranchements ou aux tramways les desservant. Les conditions de chargement et de transport furent arrêtées suivant la nature de la matière transportée.

Relativement aux sujets divers:

Le contrat renferme trois dispositions principales sous ce titre, savoir: durée et cas de résiliation — obligations de la compagnie néerlandaise touchant le commencement et le développement des travaux — jugement arbitral pour les questions en litige.

Il est stipulé, en principe, la même durée que celle du traité de 1875, aux termes de la convention du 17 mai 1884 (article 1er), mais le droit de révision est réservé dans deux cas: l'un d'eux commun aux deux parties contractantes, l'autre exclusivement octroyé à l'administration portugaise.

Ce dernier prévoit la construction possible, sur territoire de la république, d'un autre

publica que possa fazer concorrencia ao de Lourenço Marques; o outro refere-se á hypothese em que qualquer dos dois governos venha a tomar posse da linha respectiva depois de 1922. Em ambos os casos, não se chegando a accordo para a revisão, o assumpto será resolvido pelo tribunal arbitral.

A companhia neerlandeza obrigou-se a começar a construcção, logo que a administração portugueza lhe faça a indicação referida no artigo 2.º, devendo dar aos trabalhos todo o desenvolvimento possivel para a mais breve conclusão da sua linha.

O juizo arbitral será composto de dois arbitros, nomeados respectivamante por uma e outra parte, havendo mais um arbitro de desempate nomeado pelos governos da Republica e de Portugal.

Todas as estipulações d'este contrato se baseiam no principio da reciprocidade, salvo as que se referem ao primeiro caso de revisão e á construcção da linha transvaaliana. Estas, porém, são tão importantes, que só de per si justificariam a conveniencia do contrato para os interesses portuguezes.

A construcção immediata e breve da linha transvaaliana era o fim principal a que devia propor-se a administração portugueza, não só pelo augmento do trafego como tambem pela precedencia d'esta sobre quaesquer outras linhas transvaalianas. Era a garantia do futuro da linha portugueza e do futuro do porto de Lourenço Marques.

Não está estabelecida pena alguma comminatoria para o caso de se faltar ao cumprimento d'esta obrigação, mas é evidente segundo os principios geraes dos contratos, que a administração portugueza poderia em tal caso recorrer para o juizo arbitral e pedir indemnisação ou escusar-se, tambem por sua parte, do cumprimento do contrato.

O direito á revisão do contrato, no caso

chemin de fer pouvant faire concurrence à celui de Lourenço Marques. L'autre cas se réfère à l'hypothèse où l'un des deux gouvernements prendrait possession de la ligne établie sur son territoire après 1922. Dans n'importe lequel de ces deux cas, si un accord ne pouvait pas intervenir entre les deux parties au sujet de la révision du contrat, la question serait résolue par le tribunal arbitral.

La compagnie néerlandaise s'engagea à commencer la construction dès que l'administration portugaise lui fournirait l'indication dont parlait l'article 2, et à donner aux travaux l'activité indispensable pour pouvoir terminer sa ligne dans le plus court délai possible.

Le tribunal arbitral devait être composé de deux arbitres respectivement désignés par les deux parties, et en cas d'égalité de voix, un troisième arbitre serait nommé par les gouvernements de la République Transvaalienne et du Portugal.

Toutes les clauses de cette convention se basent sur le principe de la réciprocité, sauf celles qui se rapportent au premier cas de révision et à la construction de la ligne transvaalienne. Ces dernières toutefois sont tellement importantes qu'elles démontreraient, à elles seules, l'utilité du contrat pour les intérêts portugais.

La construction immédiate et rapide de la ligne transvaalienne était le but principal que se proposait l'administration portugaise, non seulement à cause de l'augmentation du trafic, mais encore pour consacrer la supériorité de cette ligne sur toutes les autres lignes du Transvaal. Elle était la garantie de l'avenir du chemin portugais et de celui du port de Lourenço Marques.

Nulle pénalité comminatoire n'est établie pour le cas de défaut d'exécution de cette clause, mais il est évident, d'après les principes généraux des contrats, que l'administration portugaise pouvait, en pareil cas, recourir au jugement arbitral et réclamer une indemnité, ou se considérer *ipso facto* comme relevée de l'obligation de tenir ses engagements.

Le droit de révision du contrat, au cas

de novas linhas que venham a fazer concorrencia á de Lourenço Marques, é tambem de grande alcance. Tendo sido fixado como *terminus* da linha transvaaliana a cidade de Pretoria, capital e ponto central da republica, toda e qualquer outra linha que venha a estabelecer-se, com caracter internacional e com fim de ligação do Transvaal a outros portos maritimos, é caso que póde tornar effectivo este direito, desde que o trafego da linha Lourenço Marques Pretoria soffra reducção por esse motivo.

Estipular-se, em absoluto, que o Transvaal ficava inhibido de construir quaesquer outras linhas ferreas, quando para as suas fronteiras do sul e oeste estavam convergindo as linhas do Cabo e do Natal, e quando as duas republicas tinham já celebrado os tratados de 9 de março d'esse anno, seria loucura pretendel-o, e não era estipulação que os tratados com Portugal auctorisassem, nem que as duas administrações tivessem a faculdade de estabelecer.

Entre as diversas vicissitudes por que tinham passado as negociações anteriores do accordo entre as duas companhias, notou-se com espanto que uma das condições, que a administração da linha portugueza pretendia impor ao Transvaal, era concebida nos seguintes termos:

«Whereas this agreement has been framed to meet the views of the President and Government of the South African Republic, it is hereby stipulated that the Government of the South African Republic shall bind itself in proper legal form not to permit any competing line to be built from any part of the Transvaal to meet any railway other than the Lourenço Marques railway coming from the east an south-east coast, comprising Natal, Amatongaland, Zululand, or Swasiland, and in the event of any violation of the agreement in this respect being made, further binds itself to pay the Lourenço Marques railway company the sum of £ 2.000:000 sterling as liquidated damages, and this stipulation shall hold good even in the event of the Government of the South African Republic obtaining

où de nouvelles lignes viendraient à faire concurrence à celle de Lourenço Marques, a également une grande portée. La ville de Pretoria, capitale et point central de la république, ayant été fixée comme *terminus* de la ligne transvaalienne, toute autre ligne venant à s'établir avec un caractère international et dans le but de raccorder le Transvaal à d'autres ports maritimes, entraînerait l'application de ce droit de révision, du moment où le trafic de la ligne de Lourenço Marques éprouverait de ce chef quelque réduction.

Stipuler d'une manière absolue que le Transvaal ne pourrait construire aucune autre ligne de chemin de fer, alors que celles du Cap et du Natal convergeaient à ses frontieres du sud et de l'ouest, et quand les deux républiques avaient déjà passé les traités du 9 mars, ce serait une prétention déraisonnable que les traités avec le Portugal n'autorisaient point et que les deux administrations n'avaient aucun droit d'établir.

Au milieu des vicissitudes que traversèrent les négociations antérieures pour l'accord entre les deux compagnies, on remarqua avec étonnement qu'une des conditions que l'administration de la ligne portugaise prétendait imposer au Transvaal était conçue dans les termes suivants:

«Attendu que cette convention a été arrêtée pour satisfaire aux vues du président de la république Sud-Africaine, il est stipulé, par les présentes, que le gouvernement de la république Sud-Africaine s'engagera dûment et légalement *à ne permettre la construction d'aucune ligne concurrente de n'importe quelle partie du Transvaal* pour se raccorder à un chemin de fer quelconque, autre que celui de Lourenço Marques, venant de la côte de l'est ou du sud-est, *y compris le Natal,* l'Amatongaland, le Zululand ou le Swazieland, et s'obligera, en outre, pour le cas ou une violation qnelconque de ce qui est convenu à ce sujet aurait lieu, à payer à la compagnie du chemin de fer de Lourenço Marques la somme de *£ 2.000:000 sterling à titre de dommages intérêts,* et que cette clause tien-

possession of the netherlands and South African railway.» (Vide serie S, n.º 26–A).

Propor isto ou dizer que se não quer accordo, pouco differe.

Foi arguido o governo portuguez de ter dado a este contrato o caracter de definitivo, quando não era mais do que administrador temporario da linha ferrea. Esta arguição equivale a combater em principio o proprio contrato, e o direito de o fazer, pois que a essencia da convenção consistia precisamente no caracter definitivo do que se estipulasse. Não havia convenções provisorias possiveis, desde que o accordo era condição *sine qua non* da construcção da linha transvaaliana, como estava mais que provado ser.

Contesta-se o direito do governo a fazer este contrato, e a nós parece-nos que a questão seria mais justamente proposta nos termos inversos: tinha o governo o direito de protrahir a solução d'esta questão vital, nas circumstancias criticas em que assumiu a administração provisoria da linha ferrea?

Quem sustentar a negativa queira comparar os resultados praticos obtidos pelo contrato com os resultados provaveis de se não ter feito accordo algum.

O contrato foi desde logo approvado por decreto da mesma data[1]; e sanccionado por esta fórma, houve logar a que, sobre elle e a proposito d'elle, se trocassem as significativas notas diplomaticas[2], pelas quaes os dois governos põem ponto no periodo de incertezas e de obstaculos em que até então se tinha vivido. Chamâmos a attenção para esses interessantes documentos, em que o governo portuguez não duvidou assumir a responsabilidade de assegurar a execução do contrato, qualquer que fosse de futuro o detentor definitivo, ou o con-

[1] Serie Q, n.º 4–B.
[2] Serie Q, n.º 5.

dra même dans le cas où le gouvernement de la république Sud-Africaine acquerrait la possession du chemin de fer hollandais et sud-africain.» (Voir série, S, nº 26–A).

Faire une semblable proposition ou déclarer qu'on ne veut point d'accord, revient à peu près au même.

Le gouvernement portugais fut accusé d'avoir donné à ce contrat un caractère définitif, lorsqu'il n'était que l'administrateur temporaire de la voie ferrée. Cette accusation équivaut à combattre, en principe, le contrat lui-même et le droit de le faire, puisque l'essence de la convention consistait précisément dans le caractère définitif de ce qui serait stipulé. Aucune convention provisoire n'était possible, du moment ou l'accord était une condition *sine qua non* de la construction de la ligne transvaalienne, comme on n'en saurait douter.

On conteste au gouvernement portugais le droit de passer ce contrat, et nous croyons qu'il serait plus logique et plus juste de poser la question en sens inverse: le gouvernement avait-il le droit de différer la solution de ce problème vital, dans les circonstances critiques où il a pris à sa charge l'administration provisoire de la ligne?

Ceux qui seront d'un avis contraire voudront bien comparer les résultats pratiques obtenus par ce contrat avec les résultats probables qui seraient advenus si aucun accord n'était intervenu.

Le contrat fut approuvé par un décret de la même date[1] et la promulgation de celui-ci donna lieu à un échange de notes diplomatiques[2], en vertu desquelles les deux gouvernements convinrent de mettre un terme à la période d'incertitudes et d'obstacles où l'on avait vécu jusqu'alors. Nous appelons l'attention des lecteurs sur ces documents intéressants, où l'on voit que le gouvernement portugais n'hésita pas à assumer la responsabilité de garantir l'exécution du contrat, quel que fût à l'avenir le possesseur définitif, le concessionnaire ou la so-

[1] Série Q, nº 4–B.
[2] Série Q, nº 5.

cessionario, ou a sociedade encarregada da exploração da secção portugueza da linha, e em que o governo do Transvaal, por sua parte, declara retirar a prohibição feita á companhia neerlandeza de começar quaesquer trabalhos, e assegura formalmente que esses trabalhos vão começar sem demora e serão proseguidos com a maior rapidez possivel.

Estes, os resultados diplomaticos immediatos, que foram seguidos dos resultados praticos, já na reconstrucção e conclusão da linha portugueza, já na iniciação da linha transvaaliana pela obra d'arte mais consideravel d'essa linha, a ponte sobre o Incomati, e pela construcção das secções já em exploração da mesma linha.

Os resultados provaveis da orientação contraria, por parte da administração portugueza, teriam sido, quanto ao Transvaal, a caducidade dos tratados existentes com Portugal e a negociação de novos convenios, com qualquer dos outros paizes que lhe offerecessem accesso facil a portos maritimos. Se esses convenios não estavam já celebrados, é porque, depois de tanta desillusão em materia de accordo sobre tarifas, ainda se esperava a rescisão da concessão portugueza e porque se contava que o governo portuguez não deixaria perder a occasião de salvar o futuro da sua possessão e o da empreza cujos interesses tinha obrigação de zelar. Falhasse esta esperança e fosse outro o procedimento do governo, que certamente a republica não hesitaria em acceitar as instantes solicitações, que de outros lados se lhe faziam para a derivação do seu commercio.

A linha de Lourenço Marques ficaria, portanto, nas mais precarias condições, sem presente e sem futuro, perdidos os capitaes gastos e annullado todo o estimulo para novos dispendios.

Como administrador de interesses alheios, o governo não usou de um direito, antes cumpriu uma obrigação, evitando ruina

ciété chargée de l'exploitation de la section portugaise du chemin de fer. Le gouvernement du Transvaal, de son côté, y déclare qu'il retire l'interdiction signifiée à la compagnie néerlandaise de commencer n'importe quels travaux, et assure catégoriquement que ces travaux vont commencer sans retard et seront poursuivis avec la plus grande activité possible.

Tels sont les résultats diplomatiques immédiats, qui furent suivis d'autres résultats pratiques, tels que la reconstruction et l'achèvement de la ligne portugaise et l'inauguration des travaux de la ligne transvaalienne par l'ouvrage d'art le plus considérable qu'elle comportait, le pont sur l'Incomati, et par la construction des sections de la même ligne déjà en exploitation.

Les résultats probables d'une orientation contraire, de la part de l'administration portugaise, eussent été, de la part du Transvaal, l'annulation des traités existants avec le Portugal, et la négotiation de nouveaux accords avec celui des autres états qui lui aurait offert un accès facile à ses ports maritimes. Si ces accords n'étaient pas déjà réalisés, c'est parce que, malgré tant de désillusions en matière d'accord sur les tarifs, on attendait encore la résiliation de la concession portugaise et que l'on comptait que le gouvernement portugais ne perdrait point l'occasion de sauver l'avenir de sa colonie et celui de l'entreprise dont il était tenu de sauvegarder les intérêts. Si cet espoir avait été déçu, si le gouvernement se fût conduit différemment, la république du Transval n'eût certes pas hésité à accepter les sollicitations pressantes qu'on lui adressait de toutes parts, dans le but de détourner son mouvement commercial.

La ligne de Lourenço Marques se serait trouvée ainsi réduite aux conditions les plus précaires, sans présent et sans avenir. Les capitaux qu'elle avait absorbés étaient perdus, et personne n'aurait eu le courage de lui en sacrifier d'autres.

En sa qualité d'aministrateur des intérêts d'un tiers, le gouvernement, loin d'user d'un droit, ne fit que remplir son devoir en évi-

imminente e procurando garantil-os pelo uuico meio possivel.

Cumpriu tambem uma obrigação, como signatario dos tratados que tinha celebrado com o Transvaal. Elles íam até o ponto de ser exigivel esta solução, mantida a concessão; quanto mais, depois d'ella rescindida!

Mas assistia tambem direito ao governo portuguez para proceder como procedeu, e direito de tal ordem que se póde qualificar de inalienavel e inauferivel. Era o direito da sua soberania colonial em Lourenço Marques, o direito de velar pelos interesses a que tinha sido subordinada toda a idéa d'esta concessão e que estavam prestes a afundar-se no pelago do mais deploravel abandono.

Se os interesses commerciaes do caminho de ferro, como empreza industrial, assim o exigiam, dé quanto maior ponderação não eram os interesses de toda a colonia, o seu desenvolvimento social e economico, o aproveitamento das suas riquezas naturaes, e, sobretudo, o engrandecimento do porto de Lourenço Marques, tão naturalmente fadado para um grande emporio commercial!

SECÇÃO IV

As reparações e a conclusão da linha ferrea

Saberia o governo portuguez o encargo que tomava a si impondo-se a obrigação de reparar e concluir a linha ferrea?

Suppomos que não, porque a importancia dos trabalhos, a carestia do pessoal e do material, e o consequente volume das despezas, passaram muito alem de toda a espectativa.

Quanto á importancia e quantidade de trabalhos bastará apontar o seguinte:

As reparações comprehenderam todos as pontes existentes, destruidas ou não, outras pontes e aqueductos creados de novo, elevação de aterros, revestimentos de alvenaria em alguns d'estes, abertura de vallas e,

tant la ruine imminente de ces intérêts et en cherchant à les garantir par l'unique moyen possible.

Il était du reste obligé d'agir de la sorte, comme signataire des traités passés avec le Transvaal. Si ces traités imposaient une pareille solution pendant que la concession était en vigueur, à plus forte raison l'exigeaient-ils après sa résiliation!

Mais le gouvernement portugais avait encore un autre droit pour agir comme il l'a fait, un droit pour ainsi dire inaliénable et dont il ne pouvait être dessaisi; c'était celui que lui conférait sa souveraineté coloniale sur Lourenço Marques; celui de sauvegarder les intérêts auxquels avait été subordonnée l'idée de la concession du chemin de fer et qu'il voyait s'engloutir dans l'abîme du plus déplorable abandon.

Si les intérêts commerciaux du chemin de fer, comme entreprise industrielle, étaient de nature à réclamer la mesure prise par le gouvernement, combien étaient plus importants ceux de la colonie, son développement social et économique, la mise à profit de ses richesses naturelles, et surtout l'agrandissement du port de Lourenço Marques si naturellement appelé á devenir un entrepôt commercial de premier ordre!

SECTION IV

La réparation et l'achèvement du chemin de fer

Le gouvernement portugais connaissait-il la charge qu'il allait prendre en s'imposant l'obligation de réparer et d'achever le chemin de fer?

On doit supposer qu'il s'en rendait un compte insuffisant, car l'importance des travaux, la cherté des salaires et du matériel et le montant des dépenses dépassèrent de beaucoup toute prévision.

En ce qui concerne la quantité et l'importance des travaux, il suffira, pour s'en convaincre, de considérer ce qui suit:

Les réparations s'étendirent à tous les ponts qui existaient, même à ceux qui n'avaient pas été détruits, ainsi qu'à d'autres ponts et à des aqueducs créés à nouveau. Elles nécessitèrent, en outre, l'élévation des

alem de tudo isto, cerca de 7 kilometros de variantes. Desde kilometro 62 (Chicongene), foi como se se construisse uma nova linha, como se póde concluir das seguintes quantidades de trabalho [1]:

Movimentos de terra (metros cubicos) ..	89:636
Volume de alvenarias (metros cubicos)..	7:985
Rebocos (metros quadrados).....	12:000
Extensão de pontes (metros lineares) ...	403

A construcção da ultima secção foi contratada sobre a base de determinadas quantidades de trabalho [2]. Quando se liquidou a conta da empreitada, verificou-se haver os seguintes excessos sobre as quantidades previstas [3]:

Em movimentos de terra (metros cubicos)	56:363
Em alvenarias diversas (metros cubicos)	4:069
Em assentamento de pontes (metros) ...	175
Em canos de esgoto (metros lineares)...	150

Quanto á carestia do pessoal e material, são dignas de attenção as ponderações e informações do engenheiro Araujo, nos seus relatorios sobre as reparações, datados de 29 de outubro de 1890 e 20 de junho de 1891 [4] bem como no relatorio de 24 de março de 1890 [5] relativo á construcção da ultima secção, na parte referente á reclamação constante do documento n.° 1 annexo a esse relatorio.

A difficuldade de braços e a carestia dos salarios foram absolutamente extraordinarias, chegando a suppor-se que agentes occultos andavam promovendo as frequentes e successivas deserções, que se deram tanto nos trabalhos das reparações como nos da ultima secção.

Quanto ás reparações, a informação do engenheiro Araujo logo após os desastres, em 24 de janeiro de 1889, dizia o seguinte:

«A despeza a fazer será de certo importante, e, se póde dar-se credito á voz pu-

[1] Serie Q, n.° 10, pag. 158.
[2] Serie Q, n.° 1.
[3] Serie Q, n.° 9, pag. 136 e 137.
[4] Serie Q, n.os 10 e 12.
[5] Serie Q, n.° 9, pag. 137 a 139 e 143.

remblais, le revêtement en maçonnerie de plusieurs d'entre eux, l'ouverture de fossés et environ 7 kilomètres de variantes. Depuis le kilomètre 62 (Chicongène), c'est comme si on avait construit une nouvelle ligne, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les chiffres ci-après [1].

Mouvements de terres (mètres cubes)...	89:636
Volume de maçonnerie (mètres cubes) ..	7:985
Crépissage (mètres carrés).....	12:000
Longueur des ponts (mètres linéaires)..	403

Le contrat de construction de la dernière section [2] avait eu pour base des quantités de travail déterminées. Néanmoins, lorsqu'on liquida le compte de l'entreprise, on put constater les excédants suivants sur les chiffres prévus [3].

En mouvements de terres (mètres cubes)	56:363
En maçonneries diverses (mètres cubes)	4:069
En montage de ponts (mètres linéaires)	175
En conduits d'égoût (mètres linéaires)...	150

Quant à la cherté des salaires et du matériel, nous appelons l'attention des lecteurs sur les observations et les renseignements de l'ingénieur Araujo dans ses rapports sur les réparations de la ligne, en date du 29 octobre 1890 et du 20 juin 1891 [4], ainsi que dans celui du 24 mars 1890 [5] sur la construction de la dernière section, dans la partie relative à la réclamation dont traite le document n° 1 annexé au même rapport.

Les difficultés pour trouver des bras et le prix élevé des salaires prirent des proportions vraiment extraordinaires, à tel point qu'on se demandait si des agents secrets n'avaient pas été payés pour provoquer les désertions qui se produisirent dans les travaux de réparation, aussi bien que dans ceux de la dernière section.

Aussitôt après les dégâts, l'ingénieur Araujo disait le 24 janvier 1889:

«La dépense à faire doit être sans doute importante, et s'il faut en croire la rumeur

[1] Série Q, n.° 10, pag. 158.
[2] Série Q, n° 1.
[3] Série Q, n° 9, pag. 136 et 137.
[4] Série Q, n°s 10 et 12.
[5] Série Q, n° 9, pag. 137 à 139 et 143.

blica, os directores da companhia devem ver-se em graves embaraços para obter a somma precisa que se avalia em £ 10:000 ou 12:000[1].»

Pois, a despeza verificada até ao tempo do relatorio de 29 de outubro de 1890, como se vê do respectivo mappa n.° 2[2], despeza a que tem de accrescer a do novo material que se tinha encommendado para substituir material velho ou improprio, como está declarado no relatorio de 20 de junho de 1891, essa despeza verificada, dizemos, montou a 384:000$000 réis, numeros redondos, ou £ 85:333 ao cambio normal!

Quanto á construcção da ultima secção, o calculo da companhia ingleza, segundo se vê da condição 7.ª do seu contrato para a empreitada respectiva[3], era que a despeza não deveria exceder a £ 37:000.

Ora, segundo o mappa n.° 4 annexo ao citado relatorio de 29 de outubro de 1890[4], a despeza d'essa construcção importou em 422:117$693 réis, ou cerca de £ 93:803 pelo cambio normal! Sendo de notar que esse relatorio terminava por dizer:

«Alem das despezas feitas na construcção dos ultimos kilometros e reparações da linha ferrea (indicadas nos mappas n.os 2 e 4), ha ainda a considerar a execução indispensavel de outros trabalhos, já em via de execução, e a acquisição de material circulante conforme vae indicado:

Estação *terminus*, orçada em	30:000$000
Modificação do traçado entre os kilometros 60 e 61	65:000$000
Balastragem, orçada em	115:000$000
Ponte-caes, orçada em.....	30:000$000
Acquisição de material circulante	89:397$000
Total	329:397$000»

A somma d'estas tres verbas principaes corresponde a 1:135:000$000 réis, ou £ 252:222; e as duas verbas, de algum modo previstas, não excediam a £ 50:000!

[1] Serie N, pag. 10, *in fine*.
[2] Serie Q, pag. 158.
[3] Serie O, pag. 3.
[4] Serie Q, pag. 159.

publique, les directeurs de la compagnie doivent se trouver dans de graves embarras pour obtenir la somme nécessaire qui est estimée à £ 10:000 ou 12:000[1].»

Or les sommes dépensées de ce chef jusqu'à l'époque du rapport du 29 octobre 1890, ainsi qu'on le voit par l'état n° 2[2], sommes auxquelles il y a lieu d'ajouter la valeur du matériel neuf commandé pour remplacer le matériel vieux ou hors de service (voir le rapport du 20 juin 1891), ces sommes, disons-nous, s'élevèrent à réis 384:000$000, en chiffres ronds, soit £ 85.333 au change normal!

En ce qui concerne la construction de la dernière section, le calcul de la compagnie anglaise, d'après la 7e condition de son contrat y relatif[3], indiquait que la dépense ne devrait pas excéder £ 37:000.

Or, suivant l'état n° 4 annexé au dit rapport du 29 octobre 1890[4], les frais de cette construction s'élevèrent à 422:117$693 réis, soit environ £ 93:803, au change ordinaire! Et il y a lieu de remarquer que ce rapport terminait en disant.

«Outre les frais pour la construction des derniers kilomètres et la réparation de la ligne, indiqués dans les tableaux 2 et 4, il y a encore à considérer la réalisation d'autres travaux indispensables déjà en cours d'exécution, et l'acquisition du matériel roulant indiqué ci-dessous:

Station *terminus*, estimée à.....	30:000$000
Modification du tracé entre les kilomètres 60 et 61.....	65:000$000
Ballastage, estimé à.....	115:000$000
Pont-quai, estimé à.....	30:000$000
Acquisition de matériel roulant...	89:397$000
Total.....	329:397$000»

Le montant des trois sommes principales susdites est de 1.135:000$000 réis, ou £ 252:222, tandis que les deux sommes pour ainsi dire prévues ne dépassaient pas £ 50:000!

[1] Série N, pag. 10, *in fine*.
[2] Série Q, pag. 158.
[3] Série O, pag. 3.
[4] Série Q, pag. 159.

O governo não podia presumir que a administração da linha ferrea o obrigasse a tão avultados desembolsos; mas não hesitou em os fazer, nem recuou perante as difficuldades occorrentes, para se desempenhar dos compromissos que a si proprio se impoz no decreto da rescisão.

Seria extremamente fastidioso descrever aqui, com todo o desenvolvimento, as obras que se fizeram a titulo de reparações, bem como os trabalhos de construcção da ultima secção. Sobre um e outro ponto, reportâmo-nos aos já citados relatorios do engenheiro Araujo [1], que esclarecem sufficientemente o assumpto.

Não podemos, porém, dispensarmo-nos de expor summariamente qual a situação comparada da linha ferrea, antes e depois dos trabalhos, porque reputâmos substancial no presente litigio o conhecimento d'essa materia de facto.

O que é hoje a linha ferrea, seria facil verifical-o, por qualquer vistoria ou exame directo. O que era, ao tempo em que o governo tomou posse, não está no mesmo caso de possivel e cabal verificação.

Todavia, os elementos de prova que a tal respeito pudémos colligir, como que nos permittem fazer passar diante dos olhos a precaria situação da linha ferrea, n'aquelle tempo, e o seu successivo aperfeiçoamento.

Esses elementos são os seguintes:

1.° A planta e o perfil longitudinal do primeiro traçado, estudado em 1879 pelo engenheiro Machado, cuja primeira secção foi considerada commum ao segundo traçado estudado em 1882 [2];

2.° A planta e o perfil longitudinal do traçado approvado pela portaria de 30 de outubro de 1884, que era o dito segundo traçado estudado em 1882 [3];

3.° A planta e o perfil longitudinal da linha construida pela companhia, contendo a variante que se havia adoptado na primeira secção do traçado approvado, e comprehen-

[1] Série Q, n.os 9 à 12.
[2] Série U, n.° 5.
[3] Série U, n.os 6 et 9.

Le gouvernement portugais ne pouvait prévoir que l'administration de la ligne l'obligerait à de si grands débours, mais il n'hésita pas à faire la dépense, pas plus qu'il ne recula devant les difficultés survenues pour tenir les engagements qu'il s'était imposés par le décret de déchéance.

Il serait réellement fastidieux de décrire ici tous les travaux qui furent faits à titre de réparation, de même que ceux de construction de la dernière section. Pour les uns et pour les autres, nous nous reporterons aux rapports précités de l'ingénieur Araujo [1], qui renseignent suffisamment sur la matière.

Nous ne pouvons moins, toutefois, que d'exposer sommairement la situation comparée du chemin de fer avant et après l'exécution des travaux, car il nous semble essentiellement important d'y insister dans le présent litige.

L'état actuel de la ligne serait facile à vérifier par une inspection ou un examen direct. Celui où elle se trouvait au temps de la prise de possession par le gouvernement n'est pas aussi facile à constater aujourd'hui.

Néanmoins, les éléments de fait que nous avons pu recueillir à cet égard nous permettent de faire passer sous les yeux la situation précaire du chemin de fer à cette époque et les perfectionnements successifs dont il fut l'objet.

Ces éléments sont:

1. Le plan et le profil en long du premier tracé, étudié en 1879 par l'ingénieur Machado, dont la 1ere section fut considérée comme commune au second tracé étudié en 1882 [2];

2. Le plan et le profil en long du tracé approuvé par arrêté ministériel du 30 octobre 1884, qui était le susdit deuxième tracé étudié en 1882 [3];

3. Le plan et le profil en long de la ligne construite par la compagnie, contenant la variante adoptée dans la 1ere section du tracé approuvé, y compris un projet de tra-

[1] Serie Q, n.os 9 a 12.
[2] Serie U, n.° 5.
[3] Serie U, n.os 6 e 9.

dendo um projecto de traçado quanto á ultima secção não construida pela companhia[1];

4.° Cinco estampas[2], contendo a reproducção, em escala reduzida, dos dezesete desenhos com que o engenheiro Araujo acompanhou o seu relatorio de 20 de junho de 1891, para comprovação das reparações mais consideraveis; a saber:

1.ª estampa — Os desenhos n.os 1, 2, 10 e 12, representando o alçado e planta das pontes Chicongene e Panduini, e a planta e perfil da variante junto a Chicongene;

2.ª estampa — Os desenhos n.os 3, 4, 11 e 13, representando o alçado e planta das pontes Movene e Itanculo, e a planta e perfil da variante em Movene;

3.ª estampa — O desenho n.° 5, representando o alçado e planta da ponte Umquanhene;

4.ª estampa — Os desenhos n.° 6, 16 e 17, representando o alçado e planta dos aqueductos, viaducto e ponte Sucutuini, o perfil longitudinal da elevação do aterro primitivo junto ás ditas obras d'arte e a planta do canal aberto no kilometro 74;

5.ª estampa — Os desenhos n.os 7, 8, 9, 14 e 15, representando o alçado e planta das pontes e aqueductos entre kilometros 78,600 e 80,043, e a planta e perfil da variante comprehendida entre kilometros 77,800 e 80,363;

5.° Uma estampa contendo a reproducção, em escala reduzida, dos desenhos comparados das cinco pontes (alçado e planta) nos kilometros 27, 34, 42 e 76, antes e depois das reparações.

6.° Uma collecção de quarenta e sete photographias que poderemos agrupar do modo seguinte:

Ruinas: n.os 7, 11, 12, 22 e 25;
Estações: n.os 1, 3, 5, 17 e 30;
Ponte provisoria em Movene: n.° 13;
Pontes antes das reparações: n.os 2 e 4;
Pontes reparadas: n.os 6, 9, 10, 20 e 21;
Pontes novamente construidas: n.os 15, 16, 23 e 26 a 29;
Variantes: n.os 8, 14, 15, 18 e 19;
Ultima secção: n.os 31 a 47.

[1] Serie U, n.os 7 e 10.
[2] Serie U, n.os 11 a 15.

cé de la dernière section non construite par la compagnie[1];

4. Cinq gravures[2], contenant la reproduction à l'échelle réduite des dix-sept dessins joints par l'ingénieur Araujo à son rapport du 20 juin 1891 pour démontrer quelles étaient les réparations les plus considérables; savoir:

1ère gravure — Dessins nos 1, 2, 10 et 12 représentant l'élévation et le plan des ponts Chicongène et Panduini, ainsi que le plan et le profil de la variante près de Chicongène;

2e gravure — Dessins nos 3, 4, 11 et 13 représentant l'élévation et le plan des ponts de Movène et d'Itanculo, ainsi que le plan et le profil de la variante à Movène;

3e gravure — Dessin n° 5 de l'élévation et du plan du pont d'Umquanhène;

4e gravure — Dessins nos 6, 16 et 17 représentant l'élévation et le plan des aqueducs, viaduc et pont de Sucutuini, le profil en long de l'élévation du remblai primitif auprès des dits ouvrages d'art, ainsi que le plan du canal ouvert au kilomètre 74;

5e gravure — Dessins nos 7, 8, 9, 14 et 15 représentant l'élévation et le plan des ponts et aqueducs entre les kilomètres 78,600 et 80,043, ainsi que le plan et le profil de la variante comprise entre les kilomètres 77:800 et 80,363.

5. Une gravure contenant la reproduction, à l'échelle réduite, des dessins comparés des cinq ponts (élévation et plan) des kilomètres 27, 34, 42 et 76, avant et après les réparations;

6. Une collection de quarante-sept photographies que nous pourrons grouper comme suit:

Ruines, nos 7, 11, 12, 22 et 25;
Gares, nos 1, 3, 5, 17 et 30;
Pont provisoire de Movène, n° 13;
Ponts avant les réparations, nos 2 et 4,
Ponts réparés, nos 6, 9, 10, 20 et 21;
Ponts nouvellement construits, nos 15, 16 23 et 26 à 29;
Variantes, nos 8, 14, 15, 18 et 19;
Dernière section, nos 31 à 47.

[1] Série U, nos 7 et 10.
[2] Série U, nos 11 à 15.

Se se examinarem e compararem, entre si e á face dos relatorios respectivos, estes diversos elementos de prova, e se se tiver em consideração o inventario descriptivo a que se procedeu depois da rescisão, não será difficil reconstituir o estado em que a companhia deixou a linha ferrea, e ajuizar das condições em que se fez a respectiva construcção.

Já nos referimos ao modo como foram reduzidos e simplificados os movimentos de terra, em vista da comparação entre os perfis longitudinaes do traçado projectado e do realisado.

A escala vertical dos dois perfis é de $0^m,0005$, ou meio millimetro por metro. Todo o aterro ou escavação de altura ou profundidade inferior a meio metro é difficil de representar n'esta escala, porque corresponde a $^1/_4$ de millimetro.

Todavia, no perfil do traçado approvado, foi possivel desenhar seguidamente a linha do perfil do terreno, por modo perfeitamente apreciavel para se fazer idéa do volume das escavações e dos aterros. Não succedeu o mesmo, quanto ao perfil do traçado realisado, embora assente sobre o mesmo terreno.

A não ser nas grandes depressões, correspondentes aos cursos de agua, a linha do terreno confundir-se-ia de tal modo com a do traçado, que pareceu preferivel interrompel-a, designando-a sómente onde a cota differencial excedesse 1 metro.

Esse limite só foi excedido, quanto a escavações, em 15 pontos, e quanto a depressões, em 23, sendo certo, quanto a estas, que a maior parte foi vencida pelos taboleiros das pontes e não por aterros fechados.

A differença dos dois perfis, sob este ponto de vista, é sobretudo digna de reparo desde kilometro 50, proximo á ribeira Bandanini, por ser o começo das maiores accidentações do terreno e da zona mais cortada pelas ribeiras confluentes ao Incomati.

A construcção ajustou-se de tal arte ás

Si l'on examine et que l'on compare entre eux, avec les différents rapports en main, ces divers éléments de démonstration, et si l'on tient compte de la description de l'inventaire auquel il fut procédé après la résiliation de la concession, il sera facile de reconstituer l'état où la compagnie laissa le chemin de fer et de se faire une idée des conditions où la construction fut opérée.

Nous avons déjà vu comment furent réduits et simplifiés les terrassements, lorsque nous avons comparé les profils en long du tracé projeté avec ceux du tracé réalisé.

L'échelle verticale des deux profils est de $0^m,0005$, ou un demi-millimètre par mètre. Tout remblai ou toute excavation d'une hauteur ou d'une profondeur de moins de 50 centimètres est difficile à représenter à une pareille échelle, puisqu'elle correspond à $^1/_4$ de millimètre.

Toutefois dans le profil du tracé approuvé, il a été possible de dessiner d'une manière suivie et parfaitement appréciable la ligne de profil du terrain, ce qui a permis de se faire une idée du volume des déblais et des remblais. On n'a pas pu en faire autant pour le profil du tracé réalisé, bien qu'il ait été effectué sur le même terrain.

Abstraction faite des grandes dépressions, correspondant aux cours d'eau, la ligne du terrain se confondait tellement avec celle du tracé qu'il a paru préférable de l'interrompre et de la désigner seulement dans les points où la côte différentielle dépassait 1 mètre.

Cette limite ne fut dépassée que dans quinze endroits pour les déblais, et dans vingt-trois pour les dépressions, dont a plupart ont été surmontées au moyen des tabliers des ponts.

La différence des deux profils, sous ce point de vue, est surtout digne d'attention à partir du kilomètre 50 près de la rivière Bandanini, parce que c'est là que le terrain commence à devenir plus accidenté et la région plus sillonée par les affluents de l'Incomati.

La construction a été tellement assujettie

ondulações do terreno que quasi desapparecem os patamares na longa serie de rampas e declives do perfil.

É facil de conjecturar o que esta economia de movimentos de terra influiu sobre as condições technicas da linha, quanto a estabilidade e solidez.

Desde proximidades da ribeira Bandanini, o traçado approvado comprehendia:

	Metros
20 patamares com a extensão de.....	12:632
9 rampas com a extensão de.....	9:189
11 descidas com a extensão de.....	7:462
40 traineis, ao todo, com a extensão de..	29:283

A parte proximamente correspondente do traçado realisado comprehendeu:

	Metros
15 patamares com a extensão de.....	4:392
33 rampas com a extensão de	13:625
28 descidas com a extensão de	11:582
76 traineis, ao todo, com a extensão de..	29:599

Não é necessario ser engenheiro, para se comprehender a significação d'estes algarismos. No traçado approvado, os planos horisontaes alternam-se com os planos inclinados, e por isso o numero dos patamares é igual ao das rampas e descidas. No traçado construido, as rampas e descidas succedem-se umas ás outras, ás tres e ás quatro, e por isso o numero dos planos horisontaes regula por $^1/_4$ do numero dos planos inclinados. Em extensão, os patamares, rampas e descidas, do traçado approvado, estão, respectivamente, nas proporções de 43, 31 e 26 por cento da extensão total, emquanto as proporções do traçado construido são, pela mesma ordem, 15, 46 e 39 por cento.

Não é necessario ser engenheiro, para se concluir que as ondulações de um traçado assim ajustado ao terreno, se importam uma grande economia nos movimentos de terra, conduzem a fortes declividades e a apertadas curvas, difficultando muito a exploração e prejudicando a sufficiente vasão das aguas nas depressões que a linha tinha de atravessar.

aux ondulations du terrain que les paliers disparaissent presque dans la longue série de rampes et de pentes du profil.

Il est facile de calculer combien cette économie de mouvements de terres a dû influer sur les conditions techniques de solidité et de stabilité de la ligne.

Á partir des abords de la rivière Bandanini, le tracé approuvé comprenait:

	Mètres
20 paliers avec une étendue de.....	12:632
9 rampes avec une étendue de.....	9:189
11 pentes d'une étendue de.....	7:462
40 changements, en tout, avec une ét. de	29:283

Dans la même partie, le tracé réellement effectué comprend:

	Mètres
15 paliers avec une étendue de.....	4:392
33 rampes avec une étendue de.....	13:625
28 pentes avec une étendue de.....	11:582
76 changements, en tout, avec une étend. de	29:599

Point n'est besoin d'être ingénieur pour comprendre la signification de ces chiffres. Dans le tracé approuvé, les plans horizontaux alternent avec les plans inclinés. C'est pourquoi le nombre des paliers est égal à celui des rampes et des pentes. Dans le tracé construit, les rampes et les pentes se succèdent les unes aux autres par trois et par quatre; aussi, le chiffre des plans horizontaux est-il à peu près le quart de celui des plans inclinés. Dans leur longueur, les paliers, les rampes et les descentes du tracé approuvé se trouvent respectivement dans les proportions de 43, 31 et 26 par cent de la longueur totale, tandis que les proportions du tracé exécuté sont, dans le même ordre, de 15, 46 et 39 par cent.

Il n'est pas, non plus, nécessaire d'être ingénieur pour s'assurer que les ondulations d'un tracé ainsi adapté au terrain, si elles engendrent une grande économie dans les mouvements de terre, se traduisent par des déclivités considérables et des courbes de trop petit rayon qui rendent l'exploitation fort difficile et nuisent à l'écoulement indispensable des eaux dans les dépressions que la ligne aura à subir.

No seu relatorio de 15 de janeiro de 1891 [1], expoz o engenheiro Araujo as causas da destruição das pontes por occasião das chuvas de janeiro de 1889. Alem da causa supra mencionada, designa elle mais as seguintes: a rapidez com que se construiram as pontes; a escolha defeituosa dos pilares adoptados; a quasi absoluta carencia de fundações; a viciosa construcção dos encontros; e a insufficiencia dos vãos.

Em fins de outubro de 1887, quando a companhia já pensava em exploração immediata, ainda não estavam construidas as pontes sobre as ribeiras Bandanini, Movene, Itanculo, Umquanhene, Sucutuini, Enchavane e Cherundella. As construidas tinham sido montadas com tanta precipitação, que a da ribeira Tamaquetana, com 5 metros de altura e 46 de comprimento, foi montada em dois dias e tres noites de trabalho. «Buscou-se, apenas, diz o engenheiro Araujo, obter um meio provisorio de passagem sobre as ribeiras, sem attender-se ás precisas condições de estabilidade que estas obras d'arte devem offerecer».

A natureza dos pilares adoptados contribuiu para o arrastamento das pontes. Uns eram formados por cylindros metallicos sobrepostos, outros por cantoneiras ligadas entre si pelas chamadas cruzes de Santo André. O emprego d'estes ultimos, se á primeira vista parece ter a vantagem de deixar mais livre o curso das aguas e de offerecer menor superficie de resistencia, tem precisamente os inconvenientes contrarios, quando o curso das ribeiras arrasta objectos que se prendem e entrelaçam nas grades dos pilares, formando barreiras e tapumes contra o livre curso das aguas. Era o que succedia n'estas ribeiras, que as chuvas convertiam rapidamente em torrentes impetuosas, devastadoras dos terrenos marginaes e da vegetação que os cobria.

O essencial, porém, era que estas obras d'arte tivessem fundações solidas e en-

[1] Serie Q, n.º 11.

Dans son rapport du 15 janvier 1891 [1], l'ingénieur Araujo a exposé les motifs de la destruction des ponts à l'occasion des pluies de janvier 1889. En dehors de la cause déjà mentionnée, il en indique encore d'autres telles que: la rapidité avec laquelle ces ponts ont été construits, le choix défectueux des piles adoptées, l'absence presque complète de fondations, la construction défectueuse des culées et l'insuffisance des ouvertures.

A la fin du mois d'octobre 1887, lorsque la compagnie songeait déjà à ouvrir immédiatement la ligne à l'exploitation, elle n'avait pas encore construit les ponts sur les rivières de Bandanini, Movène, Itanculo, Umquanhène, Sucutuini, Enchavane et Cherundella. Ceux qu'elle avait construits avaient été montés avec tant de précipitation, que le pont de la rivière Tamaquetana, mesurant 5 mètres de hauteur et 46 mètres de longueur, fut construit en deux jours et trois nuits. «On a cherché uniquement, dit l'ingénieur Araujo, à obtenir un passage provisoire sur ces rivières, sans tenir compte des conditions indispensables de stabilité que doivent offrir de pareils ouvrages d'art.»

La nature des piles adoptées contribua à la destruction des ponts. Les unes étaient formées par des cylindres métalliques superposés, d'autres par des cornières reliées entre elles par des croix de Saint-André. Si l'emploi de ces dernières semble, à première vue, avoir l'avantage de laisser plus de liberté au cours des eaux et offrir moins de surface de résistance, il a précisément les inconvénients inverses, quand le cours des rivières entraîne des objets qui s'attachent et s'entrelacent dans les treillis des piles, formant ainsi une barrière au passage des eaux. C'est justement ce qui arriva dans ces rivières que les pluies transformaient rapidement en torrents impétueux, ravageant les terrains riverains et dévastant la végétation qui les recouvrait.

L'essentiel, cependant, était que ces ouvrages d'art eussent des fondations solides

[1] Série Q, n.º 11.

contros resistentes, de modo a ligarem-se intimamente com o terreno subjacente e com as avenidas adjacentes.

Sob este ponto de vista, a construcção foi sobremodo imprevidente e desleixada, e a companhia, se póde ter rasão de queixa contra o empreiteiro, não deve esquecer que a responsabilidade principal se vae apurando, de grau em grau, desde o empreiteiro, que fez as obras, e da companhia ingleza, que tinha a empreitada geral, até á companhia portugueza que possuia a concessão.

Quasi se póde dizer, que as pontes não tinham fundações algumas, porque não se podem chamar taes uns pequenos supportes de alvenaria, com 20 ou 40 centimetros de altura, em que, pela maxima parte, assentavam os pilares.

Por outro lado, «os encontros deixavam muito a desejar, porquanto, com raras excepções para as pontes mais importantes, eram formados por pilhas de travessas, ou por cylindros mettidos dentro dos massiços dos aterros, ou entre massiços de pedra a granel.

«Se a ruina d'estes encontros, muito provisorios ou mal construidos, se não manifestou em grande escala n'algumas pontes, deve isso attribuir-se á deficientissima resistencia dos pilares, á acção das correntes e á completa independencia das vigas nos diversos tramos das pontes[1].»

Toda a alvenaria de que reza o inventario, na descripção das pontes, mede 1:177^{m3}, comprehendendo encontros, pilares e fundações. Para se ver quanto isto é insignificante, bastará apontar os seguintes factos, para confronto:

A alvenaria hydraulica empregada nos trabalhos da primeira secção da linha, por parte do governo, mediu 1:281^{m3}. A alvenaria hydraulica comprehendida na construcção da nova ponte e dos trés aquedactos em Movene, mediu 2:265^{m3}. A nova ponte do Umquanhene absorveu 1:031^{m3}, e na da ribeira Sucutuini empregaram-se

[1] Vide serie Q, pag. 162.

et des culées résistantes, de manière à faire intimement corps avec le terrain sous-jacent et avec les plate-formes d'accès.

Sous ce point de vue, la construction a été tout à fait négligée et conduite avec la plus complète imprévoyance. Si la compagnie a quelque motif de plainte contre l'entrepreneur, elle ne doit pas perdre de vue que la responsabilité principale remonte graduellement du tâcheron qui a fait les travaux et de la compagnie anglaise qui en avait l'entreprise générale, jusqu'à la compagnie portugaise qui possédait la concession.

On peut presque dire que les ponts n'avaient pas de fondations, car on ne saurait donner ce nom à de petits supports en maçonnerie de 20 ou 40 centimètres de hauteur sur lesquels s'appuyaient la plupart des piles.

D'un autre côté, «les culées laissaient beaucoup à désirer, car sauf de rares exceptions pour les ponts les plus importants, elles étaient formées par des amas de traverses ou par des cylindres placés dans les massifs des remblais, ou bien entre des massifs de pierres amoncelées.

«Si la ruine de ces culées, tout simplement provisoires ou mal construites, ne s'est pas produite sur une large échelle dans quelques ponts, il faut l'attribuer à la résistance insuffisante des piles, à l'action des courants et à la circonstance que les poutres sont complètement libres dans les diverses travées des ponts[1]».

Toute la maçonnerie dont parle l'inventaire dans la description des ponts mesure 1:177^{m3}, y compris les culées, les piles et les fondations. Pour comprendre combien ce chiffre est insuffisant, il suffit de signaler les faits suivants, à titre de comparaison:

La maçonnerie hydraulique, employée dans les travaux de la première section de la ligne par le gouvérnement, mesura 1:281^{m3}. La maçonnerie hydraulique, comprise dans la construction du nouveau pont et des trois aqueducs de Movène, mesura 2:265^{m3}. Le nouveau pont de l'Umquanhène exigea 1:031^{m3} et celui de la rivière Sucu-

[1] Vide série Q, pag. 162.

1:217^{m3}. Enfim, para não alongar: a propria ponte de Chicongene, levantada, reparada e consolidada pela companhia, e unico trabalho de algum vulto que ella fez depois das cheias de 1889, essa mesma, para definitiva consolidação, careceu ainda de 581^{m3} de alvenaria, isto é, proximamente metade da medição accusada no inventario quanto a todas as pontes!

Se a isto juntarmos a deficiencia de vasão e de altura, teremos agrupado as causas latentes que, com a causa efficiente da acção das aguas, determinaram os grandes destroços de janeiro de 1889.

Para remate d'este capitulo apresentâmos o seguinte resumo das despezas effectuadas pelo governo portuguez desde a posse do caminho de ferro e com applicação ao mesmo, bem como dos resultados geraes da exploração.

Até 31 de dezembro de 1891 a despeza paga por diversos cofres com relação ao caminho de ferro de Lourenço Marques tem sido a seguinte, salvo erro ou omissão:

Pelo cofre do caminho de ferro ..	1.226:486$527
Pelo cofre da recebedoria do districto de Lourenço Marques ..	295:112$479
Pelo cofre da pagadoria do ministerio da marinha	141:040$833
Pelo cofre da agencia financial do governo portuguez em Londres	120:708$550
Differença de cambios pelos pagamentos em Londres.....	12:722$280
Somma	1.796:070$669

Os resultados da exploração, não comprehendendo despezas de conservação, pela secção de *via e obras,* e attendendo sómente ao que foi pago pelo cofre do caminho de ferro, têem sido os seguintes:

	Receita	Despeza	*Deficit*
Até fim de 1889....	25:336$058	52:915$393	27:579$335
No anno de 1890 ...	85:754$434	142:891$644	57:137$210
No anno de 1891 ...	105:948$167	154:367$303	48:419$136
Somma...	217:038$659	350:174$340	133:135$681

tuini 1:217^{m3}. Enfin, pour ne pas allonger davantage ces détails, nous dirons seulement que le pont de Chicongène, lui-même, élevé, réparé et consolidé par la compagnie, et le seul travail important qu'elle exécuta après les inondations de 1889, exigea encore pour sa consolidation définitive 581^{m3} de maçonnerie, soit environ la moitié de la quantité accusée dans l'inventaire pour tous les ponts!

Si nous joignons à ces défauts l'insuffisance du débouché et de la hauteur des ponts, nous aurons réuni toutes les causes latentes qui, avec le débordement des eaux, déterminèrent les grands désastres de janvier 1889.

Pour clore ce chapitre, nous résumons ci-après les dépenses faites à la ligne par le gouvernement portugais depuis la prise de possession du chemin de fer, ainsi que celui des résultats généraux de l'exploitation.

Voici l'indication des dépenses faites, jusqu'au 31 décembre 1891, d'après les agents responsables qui les ont payé, sauf erreur ou omission:

Payé par l'agent responsable du chemin de fer.	1.226:486$527
Payé par le département des recettes à Lourenço Marques. ..	295:112$479
Payé par le ministère de la marine.....	141:040$833
Payé par l'agence financière du gouvernement portugais à Londres	120:708$550
Différences du change normal pour le change des payements.....	12:722$280
Total.....	1.796:070$669

Les résultats de l'exploitation, en considérant seulement ce qui a été payé par l'agent responsable du chemin de fer et exclusion faite des dépenses dites de conservation, par la section de *voie et ouvrages,* sont les suivants:

	Recette	Dépense	*Déficit*
Jusqu'à la fin de 1889	25:336$058	52:915$393	27:579$335
Pendant l'année de 1890	85:754$434	142:891$644	51:187$210
Pendant l'année de 1891	105:948$167	154:367$303	48:419$136
Total	217:038$659	350:174$340	133:135$681

E qualifica-se de extorsivo e violento o procedimento de que o governo portuguez usou para com a empreza! Mas, quem é que tem sido a principal victima de tão nefasta concessão? quem é que tem mais capital compromettido em todo este negocio? quem é que, com justa rasão, se póde dizer mais lesado pelo procedimento da parte adversa?

Appellamos para a consciencia dos que nos tiverem lido até esta altura do nosso trabalho, onde temos procurado expor as longas mas imprescindiveis premissas da resposta a dar áquellas interrogações.

Os factos ahi ficam desfiados e documentados por modo que poderá parecer fastidioso, mas que nos dá direito a dizer que a defeza do governo portuguez não tem que se arrecear de que se faça toda a luz n'este complexo e emmaranhado assumpto.

Et l'on ose qualifier d'extorsion et de violence la conduite tenue par le gouvernement portugais vis-à-vis de l'entreprise! Mais, en conscience: qui a été la principale victime d'une concession aussi néfaste? qui a le plus de capitaux engagés et compromis dans toute cette affaire? qui est-ce qui, à plus juste titre, peut se dire le plus lésé par les agissements de la partie adverse?

Nous en appelons à la conscience de tous ceux qui ont lu jusqu'ici le présent mémoire, où nous avons cherché à exposer les longs mais indispensables préliminaires de la réponse à faire à ces questions.

Les faits s'y trouvent décrits avec preuves à l'appui. La longueur de notre exposé pourra paraître fastidieuse, mais elle nous donne le droit de déclarer que le gouvernement portugais n'a rien à redouter à ce que la lumière se fasse dans une question aussi complexe et aussi enchevêtrée.

CAPITULO XII

A intervenção diplomatica

SUMMARIO

A intervenção diplomatica teve duas phases: antes e depois da rescisão.—Deu-se em outubro de 1888 para impedir a rescisão que se suppoz imminente.—O que a legação britannica em Lisboa mandou dizer para o seu governo em 10 e 19 d'esse mez.—Successivamente tambem o foi informando das portarias que fixavam o ultimo praso de oito mezes e das declarações de não prorogação que o governo portuguez fez ao parlamento em abril de 1889.—Sobre um e outro ponto não houve intervenção alguma diplomatica.—Em 3 de junho o governo inglez mandou pedir a prorogação do praso.—Despachos da legação britannica, em 5, 6 e 8 de junho, informando o seu governo sobre as respostas e intenções do ministro portuguez.—Os dois alvitres que este propunha e o parecer do ministro inglez.—Novo telegramma de Londres em 21, mandando instar pela prorogação para se concluirem as reparações da linha ferrea.—A legação britannica responde em 25.—Apreciação da legação sobre as absurdas reclamações que o agente da companhia lhe communicára em Lisboa.—O despacho inglez de 24 de junho.—Considerações sobre a natureza d'esse despacho.—A intervenção diplomatica toma o caracter de reclamação directa entre governos.—O governo portuguez teve conhecimento d'esse despacho depois de decretada a rescisão.—A sua nota de 26 de junho.—A arbitragem não podia recair sobre o uso da faculdade concedida pelo artigo 42.º—Considerações sobre esta intervenção, considerada como procedente de direito internacional.—Em que consistiram as reclamações diplomaticas dos dois governos.—O governo portuguez rebateu todos os fundamentos d'essas reclamações.—A discussão diplomatica sobre o fundo da questão não prosegue.—As notas adversas de 18 e 21 de março.—Graves successos que por aquelles tempos tinham occorrido em Portugal.—As notas portuguezas de 20 e 22 de março.—Os dois governos respondem em 26 de abril, em fórma de *ultimatum*.—Resposta do governo portuguez em 1 de maio acceitando em principio a arbitragem internacional para resolver quanto á natureza do conflicto.—Este alvitre não é acceito e em notas de 17 e 19 de maio indicam os dois governos o modo da nomeação dos arbitros.—A nota portugueza de 26 de maio conforma-se em parte, suggerindo outro alvitre quanto á escolha das potencias.—Os governos inglez e americano em notas de 7 e 9 de junho não consideram admissivel esse alvitre e apenas annuem, em nota de 1 de julho, á preferencia portugueza na escolha do governo federal suisso.—Termos da nota collectiva que se assentou dirigir ao governo federal.—A entrega d'essa nota veiu a coincidir com o remate de outra pendencia diplomatica com a Inglaterra.—Influencia que essa outra pendencia póde ter tido sobre o procedimento de que se usou para com Portugal.—O incidente do adiantamento de £ 28:000 á companhia ingleza.—As notas e conferencia que

CHAPITRE XII

Intervention diplomatique

SOMMAIRE

Les deux phases de l'intervention diplomatique: avant et après la rescision—Cette intervention arrive en octobre 1888 pour empêcher la rescision que l'on prévoit imminente.—Ce que la légation britannique a fait dire le 10 et le 19 de ce mois à son gouvernement.—Elle l'informe, de même et successivement, des arrêtés qui ont fixé le dernier délai de huit mois et aussi de la déclaration d'avril 1889, faite par le gouvernement portugais au parlement, que la prorogation n'aura pas lieu.—Pas d'intervention diplomatique sur les deux points.—Le gouvernement anglais demande, le 3 juin, la prorogation du terme fixé.—Dépêches de la légation britannique les 5, 6 et 8 juin informant son gouvernement sur les réponses et les intentions du ministre portugais.—Les deux moyens suggérés par le ministre et l'opinion du ministre anglais.—Un nouveau télégramme de Londres, le 21, insistant sur la prorogation pour que les réparations de la voie soient terminées.—Réponse, le 25, de la légation anglaise.—Elle estime les réclamations absurdes que l'agent de la compagnie lui avait présentées à Lisbonne.—Dépêche anglaise du 24 juin.—Considérations sur la nature de cette dépeche.—L'intervention diplomatique devient une réclamation directe de la part des deux gouvernements.—Le gouvernement portugais n'a eu connaissance de cette dépeche qu'après le décret de la rescision.—Sa note du 26 juin.—L'arbitrage ne pouvait pas retomber sur l'usage de la faculté permise par l'article 42.—Considérations sur cette intervention au point de vue du droit international.—En quoi consistaient les réclamations diplomatiques des deux gouvernements.—Le gouvernement portugais réfute toutes les bases de ces réclamations.—La discussion diplomatique ne poursuit pas sur le fond de la question.—Les notes adverses du 18 et du 21 mars.—Événements très graves en Portugal pendant ce temps.—Les notes portugaises des 20 et 22 mars.—Les deux gouvernements répondent le 26 avril en forme d'ultimatum.—Réponse du gouvernement portugais le 1 mai acceptant en principe l'arbitrage international pour se prononcer sur la nature du conflit.—Cette idée étant mise de côté, les deux gouvernements indiquent le 17 et le 19 mai le mode d'élection des arbitres.—La note du 26 mai du gouvernement portugais s'y conforme en partie et suggère un autre projet quant au choix des puissances.—Les gouvernements anglais et américain, dans ses notes du 7 et 9 juin, ne jugent pas que ce projet soit admissible: ils n'acquiescent, dans leur note du 1 juillet, qu'a la préférence portugaise pour le gouvernement fédéral suisse.—Les termes de la note collective que l'on est convenu d'adresser au gouvernement fédéral.—La remise de cette note coincide avec le dénouement d'un autre démêlé diplomatique avec l'Angleterre.—Influence que ce démêlé aurait pu avoir sur la conduite que l'on adopta envers le Portugal.—L'incident de l'avance de £ 28:000 à la compa-

a tal respeito se deram em 3, 5 e 25 de julho.—Considerações a que se póde prestar a apreciação d'este incidente.—A fallencia da companhia estava imminente desde antes a rescisão.—Porque é que o governo portuguez teve de ceder.—Varias approximações entre os incidentes das duas pendencias diplomaticas que Portugal teve com a Inglaterra.

gnie anglaise.—Les notes et les pourparlers qui eurent lieu à cet effet, les 3, 5 et 25 juillet.—Considérations que l'on peut faire sur l'apréciation de cet incident.—La faillite de la compagnie était certaine, même avant la rescision.—Pourquoi le gouvernement portugais a dû céder.—Quelques approximations dans les incidents des deux démêlés diplomatiques que le Portugal a eu avec l'Angleterre.

CAPITULO XII

A intervenção diplomatica

Teve duas phases distinctas a intervenção diplomatica na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques: uma, que poderemos chamar officiosa, desde outubro de 1888 até junho de 1889; outra, official e contradictada, desde a rescisão até á constituição da arbitragem internacional.

Referem-se á ultima phase os documentos que coordenámos na serie R. Da outra phase, a officiosa, conhecemos os tramites pela correspondencia que o governo de Sua Magestade Britannica apresentou ás duas casas do parlamento, em fevereiro de 1890[1].

No meio dos seus apuros e difficuldades, os interessados, esquecendo os termos expresos da concessão, preferiram acolher-se sob a protecção de dois governos poderosos a usar do recurso regular e normal da arbitragem estabelecida no artigo 53.° do contrato. É um systema commodo de regular direitos e obrigações, este de se appellar para a intervenção diplomatica, como meio de resolver as questões emergentes de qualquer contrato; mas, se não foi o convencionado, e, peior ainda, se for contra o convencionado, deve concordar-se em que o recurso a tal systema depõe pouco favoravelmente a bem do direito da parte que o invoca. Quem não deve não teme; se a companhia tivesse por si o bom direito nas questões emergentes da concessão, não teria

[1] Africa n.° 1 (1890). Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay railway. (C. 5905.)

CHAPITRE XII

Intervention diplomatique

L'intervention diplomatique dans la question du chemin de fer de Lourenço Marques présenta deux phases distinctes: l'une officieuse, depuis le mois d'octobre 1888 jusqu'au mois de juin 1889; l'autre, officielle et contestée, depuis la déchéance de la concession jusqu'à la constitution de l'arbitrage international.

Les documents que nous avons coordonnés dans la série R se rapportent à la dernière période. En ce qui concerne la phase officieuse, nous en connaissons les détails par la correspondance que le gouvernement de Sa Majesté Britannique a soumise aux deux chambres législatives en février 1890[1].

Aux prises avec leurs embarras et leurs difficultés, les intéressés aimèrent mieux se réfugier sous la protection de deux gouvernements puissants que d'user du moyen régulier et normal de l'arbitrage, comme cela était prévu à l'article 53 de la concession. C'est un système commode pour régler des droits et des obligations que celui d'en appeler à l'intervention diplomatique comme moyen de résoudre les litiges émanant d'une convention quelconque; mais si ce moyen n'a pas été convenu entre les parties, ou, à plus forte raison, s'il est contraire aux conventions arrêtées, il faut avouer que l'usage d'un pareil système ne plaide guère en faveur du bon droit de la partie qui l'emploie. L'innocent ne craint pas la loi. Si la compagnie avait eu la raison de son côté,

[1] Africa no. 1 (1890). Correspondence respecting the action of Portugal in regard to the Delagoa Bay railway. (C. 5903.)

appellado para a intervenção diplomatica, que era um recurso virtualmente vedado pelos preceitos comminatorios do contrato de 14 de dezembro de 1883.

SECÇÃO I

A primeira phase da intervenção diplomatica

Segundo a citada correspondencia official, a intervenção do governo inglez foi solicitada pelos interessados desde outubro de 1888, quando correu o boato de que a concessão ía ser rescindida se não se construisse immediatamente a ultima secção e se não se chegasse a um rasoavel accordo de tarifas.

Ha despachos do governo britannico, au ctorisando o seu representante em Lisboa a usar dos seus bons officios junto do governo portuguez para se resolverem as difficuldades suscitadas quanto áquelles dois pontos, e para protestar, sendo necessario, contra o procedimento d'este governo. De como se usou d'esta auctorisação dão conta dois despachos do encarregado de negocios britannico para o seu governo, em datas de 10 e 19 de outubro de 1888.

No primeiro despacho informa o seguinte: Estivera com o ministro portuguez, a quem contára o alarme que causára em Londres o boato de ir ser rescindida a concessão. O ministro respondeu-lhe que o governo exigia a continuação da linha até á fronteira e desejava que se fizesse um rasoavel accordo de tarifas, de modo a conseguir-se a ligação de Pretoria com Lourenço Marques; que já n'este sentido escrevêra á companhia mas que ainda não recebêra resposta; e, se não a houvesse brevemente, seria justificado rescindir a concessão. A isto replicára o encarregado de negocios que esperava não fosse necessario recorrer-se a tal extremo, tendo-se em consideração o capital inglez empregado na empreza.

O despacho termina nos seguintes termos:

dans les différends ayant rapport à l'exécution de la concession, elle n'aurait point sollicité l'intervention diplomatique, qui était une ressource virtuellement défendue par les dispositions comminatoires du contrat du 14 décembre 1883.

SECTION I

Première phase de l'intervention diplomatique

D'après la correspondance officielle que nous avons citée, l'intervention du gouvernement anglais fut demandée par les intéressés dès le mois d'octobre 1888, lorsque le bruit se répandit que la concession serait résiliée si l'on ne construisait pas immédiatement la dernière section, et si on n'arrivait pas à un accord raisonnable au sujet des tarifs.

Le gouvernement britannique autorisa son représentant à Lisbonne à employer ses bons offices auprès du gouvernement portugais, pour résoudre les difficultés soulevées sur ces deux points-là, et pour protester, au besoin, contre la conduite de ce dernier. Deux dépêches adressées par le chargé d'affaires d'Angleterre à son gouvernement, en date du 10 et du 19 octobre 1888, expliquent l'usage qu'il fut fait de cette autorisation:

Dans la première, ce fonctionnaire déclare qu'il a vu le ministre portugais, auquel il a exposé l'alarme causée à Londres par le bruit répandu de la résiliation de la concession. Le ministre lui a répondu que le gouvernement portugais exigeait l'achèvement de la ligne jusqu'à la frontière et désirait qu'un accord équitable fut arrêté au sujet des tarifs, de manière à obtenir le raccordement de Pretoria avec Lourenço Marques. Il a ajouté qu'il avait déjà écrit dans ce sens à la compagnie, sans avoir obtenu de réponse, et que si cette réponse se faisait trop attendre la résiliation serait motivée. Le chargé d'affaires avait répondu qu'il espérait qu'on n'aurait pas besoin de recourir à une semblable extrémité et que l'on prendrait en considération les capitaux anglais engagés dans l'entreprise.

La dépêche se termine comme suit: «J'ai

«I have since ascertained that his Excellency used similar language to the United State Minister, and mr. Lewis and myself have both informed mr. Mac-Murdo's agent that, in the interest of the company, no time should be lost in complying, as far as possible, with mr. Barros Gomes' demands [1].»

Do despacho de 19 de outubro resulta substancialmente o seguinte: Estivera novamente com o ministro, a quem perguntára se viera resposta da companhia quanto aos dois pontos essenciaes: a conclusão da linha até á fronteira e a questão das tarifas; que o ministro lhe dissera ter recebido uma resposta, parecendo que a considerava sufficiente, na parte relativa á conclusão da linha. Quanto á questão das tarifas, aguardava-se a resposta definitiva da companhia. O encarregado de negocios dava tambem conta da informação que procurára obter directamente do presidente da direcção da companhia portugueza, na qual este lastimava que se tivesse supposto necessaria a intervenção do governo inglez sobre o assumpto [2].

Como se sabe, foram então publicadas as portarias de 24 e 29 de outubro, fixando o praso de oito mezes para a conclusão da linha e indicando o ponto *terminus* da fronteira. D'estas portarias e das que se lhes seguiram, desattendendo o pedido de maior praso e approvando o projecto da ultima secção, foi o representante inglez dando conta ao seu governo, sem que se mostre ter havido qualquer intervenção diplomatica a proposito d'esses diplomas.

Do mesmo modo, teve o governo britannico conhecimento do debate parlamentar a que a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques deu logar nas camaras portuguezas, em abril de 1889, e das declarações que, por parte do governo portuguez, foram feitas no sentido de se não prorogar o praso dos oito mezes. Da correspondencia a que nos temos referido tambem

[1] Correspondencia citada, n.º 4.
[2] Idem, n.º 7.

appris depuis, que son excellence a usé d'un langage semblable avec le ministre des États-Unis. Mr. Lewis et moi avons informé l'agent de mr. Mac-Murdo que, dans l'intérêt de la compagnie, il fallait sans perdre de temps obtempérer le plus vite possible à la demande de mr. Barros Gomes [1].»

Dans sa dépêche du 19 octobre, le chargé d'affaires declare qu'il avait eu un nouvel entretien avec le ministre portugais, auquel il avait demandé si la compagnie avait répondu sur ces deux points essentiels: l'achèvement de la ligne et la question des tarifs. Le ministre, en lui annonçant qu'il avait reçu la réponse, semblait la considérer comme satisfaisante dans la partie relative à l'achèvement de la ligne. Quant à l'affaire des tarifs, on continuait d'attendre la réponse définitive de la compagnie. Le chargé d'affaires rendait compte aussi de l'information qu'il avait cherché à obtenir directement du président de la direction de la compagnie portugaise, information dans laquelle ce dernier regrettait que l'on eût jugé necéssaire de faire intervenir le gouvernement anglais dans la question [2].

C'est alors, comme on sait, que furent publiés les arrêtés ministériels des 24 et 29 octobre, fixant le délai de huit mois pour l'achèvement de la ligne et indiquant le point *terminus* de la frontière. Ces arrêtés ministériels, de même que ceux qui les suivirent rejetant la demande d'un délai plus considérable et approuvant le projet de la dernière section, furent communiqués par le représentant britannique à son gouvernement sans qu'ils aient motivé, à ce que l'on voit, aucune intervention diplomatique.

Le gouvernement anglais eut également connaissance du débat parlementaire auquel donna lieu, dans les chambres portugaises, la question du chemin de fer de Lourenço Marques, au mois d'avril 1889, ainsi que des déclarations produites par le gouvernement portugais, touchant le refus de prorogation du délai de huit mois. La correspondance précitée n'indique pas non plus qu'il

[1] Correspondance précitée, nº 4.
[2] Idem, nº 7.

não consta que essas declarações motivassem qualquer intervenção officiosa do representante britannico junto do governo portuguez.

Em junho, porém, trocaram-se entre Londres e Lisboa os despachos de que vamos dar noticia mais desenvolvida, porque elles representam a transição entre as duas phases da intervenção diplomatica.

O governo britannico, accedendo ao pedido da companhia ingleza, deu instrucções ao seu representante em Lisboa: *to induce the Portuguese Government to grant the company an extension of the time allowed for the completion of the new section of the line, beyond the 24th instant, the date at present fixed* [1].

Este despacho, datado de 3 de junho, acrescenta que a companhia, deixando para mais tarde a questão de compensação, está preparada para completar o prolongamento com toda a rasoavel diligencia e que, n'estas circumstancias, seria inteiramente injustificado o rescindir-se a concessão.

A resposta a este despacho consta das seguintes communicações, que, nas datas de 5, 6 e 8 de junho, o ministro inglez dirigiu ao seu governo, a saber:

Na de 5, dá conta de se ter dirigido particularmente ao ministro portuguez, aconselhando e pedindo a prorogação do praso, segundo as instrucções recebidas. N'este despacho lêem-se os seguintes periodos:

«*My despatches have shown the nature of the difficulties in which the Government were placed in connection with the Lourenço Marques railway, and likewise that the company had full warning of the consequences of not attempting at least to complete the remaining portion within the term, which was itself a prolongation. In endeavouring, therefore, to do the best in my power to save the British capital involved by obtaining a further short prolongation, I have not thought it expedient to assume that the Portuguese Government are not within their right, but I have appealed*

[1] Correspondencia citada, n.º 15.

y ait eu de ce chef aucune intervention officieuse du représentant britannique auprès du gouvernement portugais.

Cependant, au mois de juin suivant, d'autres dépêches furent échangées entre Londres et Lisbonne, dont nous allons nous occuper d'une façon plus détaillée, car elles représentent la transition entre les deux périodes de l'intervention diplomatique.

Le gouvernement britannique, obtempérant à la demande de la compagnie anglaise, donna des instructions à son représentant à Lisbonne «*pour faire de son mieux, afin d'engager le gouvernement portugais a concéder à la compagnie une prorogation du délai accordé pour l'achèvement de la nouvelle section de la ligne, au delà du 24 courant terme actuellement fixé* [1]».

Cette dépêche, en date du 3 juin, ajoute que la compagnie, en ajournant la question de compensation, se trouve en mesure de compléter le prolongement de la ligne avec toute la rapidité possible, et que dans ces circonstances il serait tout à fait injuste de résilier la concession.

La réponse à cette dépêche se trouve dans les communications suivantes, adressées les 5, 6 et 8 juin, par le ministre anglais à son gouvernement.

Dans celle du 5, le diplomate anglais déclare que, suivant les instructions reçues, il s'est adressé particulièrement au ministre portugais, lui conseillant et lui demandant la prorogation du délai précité. Cette dépêche renferme les passages suivants:

«Mes dépêches ont fait ressortir la nature des difficultés dans lesquelles se rencontre le gouvernement, par rapport au chemin de fer de Lourenço Marques, et ont fait voir aussi que la compagnie a été parfaitement prévenue des conséquences de ne point, au moins, tenter d'achever la partie restante dans le délai qui est lui-même une prorogation. Cherchant donc à faire tout ce que je puis pour sauver le capital britannique engagé, en obtenant encore une courte prorogation, je n'ai pas jugé convenable de soutenir que le gouvernement por-

[1] Correspondance précitée, nº 15.

to them on other grounds, and I rely chiefly upon its being the easiest solution of their difficulty [1].»

Na communicação do dia 6, pelo telegrapho, resume nos seguintes termos a resposta que teve do ministro portuguez:

«*His Excellency says that the explicit declarations made by the Government in the Cortes, that the term would not be prolonged beyond the 24th June, make it impossible for them to do what is asked of them; but that if the company can come to terms, in the interval, with the Dutch company as to the tariff in accordance with the plan already proposed by the Government, and which the special commission of engineers to which it was referred pronounced to be fair in all respects, there would then be a reasonable ground for prolongation* [2].»

A communicação do dia 8, tambem pelo telegrapho, participa um outro alvitre suggerido pelo ministro portuguez: seria o da companhia consentir na remodelação do contrato da concessão, assegurando-se-lhe os seus interesses financeiros. Sobre a opção entre os dois alvitres, o distincto diplomata observa o seguinte:

«*I am too much in the dark as to the real position of the company's affairs, or as to the reasons which have apparently prevented them from carrying out the stipulations of the contract as regards the completion of the few remaining kilometres of the line, to be able to say whether they ought to accept such a proposal, but the other alternative appears to me to be far preferable, as nothing else, I am convinced, can prevent the forfeiture of the concession* [3].»

Não é de presumir que a companhia deixasse de ser prevenida da substancia d'estes despachos, pelos quaes se lhe offerecia um de dois meios de obviar á caducidade da concessão. Todavia, um outro despacho de Londres, em 21 de junho, não

[1] Correspondencia citada, n.º 18.
[2] Idem, n.º 16.
[3] Idem, n.º 17.

tugais n'avait point le droit de son côté, mais dans mon appel j'ai produit d'autres arguments, et je compte principalement sur le fait que c'est la solution la plus facile de la difficulté [1].»

Dans sa dépêche télégraphique, du 6, le ministre anglais résume les termes de la réponse qu'il a reçue du ministre portugais:

«Son excellence dit que les déclarations formelles que le délai ne serait pas prorogé au delà du 24 juin, faites par le gouvernement aux cortès, rendent impossible à celui-ci de consentir à ce que lui est demandé; mais que si la compagnie, jusque là, arrivait à un accord avec la société hollandaise relativement aux tarifs en conformité du plan proposé déjà par le gouvernement, et qui a été considéré équitable sous tous les points de vue par la commission spéciale d'ingénieurs à laquelle on l'a soumis, il y aurait alors un motif raisonnable pour la prorogation [2].»

La dépêche télégraphique du 8 soumet un autre avis suggéré par le ministre portugais, tendant à obtenir de la compagnie qu'elle consentît à laisser remanier le contrat de concession sans préjudice de ses intérêts financiers. Relativement au choix entre les deux moyens conseillés, l'éminent diplomate fait observer ce qui suit:

«J'ignore trop la vraie situation des affaires de la compagnie, ou les raisons qui l'ont apparemment empêchée d'exécuter les stipulations du contrat par rapport à l'achèvement du petit nombre de kilomètres restants, pour être en mesure de dire si elle doit accepter une telle proposition, mais l'autre alternative me semble de beaucoup préférable car rien autre ne peut, j'en suis convaincu, éviter l'annulation de la concession [3].»

Il n'y a pas lieu de présumer que la compagnie n'ait pas été saisie du contenu des dépêches précitées, par lesquelles on lui proposait une des deux solutions à choix pour éviter le retrait de la concession. Toutefois une nouvelle dépêche de Londres, en

[1] Correspondance précitée, nº 18.
[2] Idem, nº 16.
[3] Idem, nº 17.

se refere a qualquer dos dois alvitres, limitando-se tão sómente a insistir por uma prorogação de tres mezes, para reparar os damnos causados pelas cheias (this is necessary for repair of the damage done by floods [1].)

Vê-se, portanto, que os alvitres suggeridos pelo ministro portuguez não foram tomados em consideração, porque a prorogação é pedida incondicionalmente, e não para o fim de construir a ultima secção, mas sim para fazer as reparações da linha construida.

Da resposta a este despacho deduz-se o que por essa occasião estava projectando a companhia como meio de accordo com o governo portuguez. É um despacho de 25 de junho, data do decreto da rescisão, em que o ministro inglez dá conta ao seu governo do modo como cumpriu aquelle despacho de 21. Partindo da presumpção de que o segundo alvitre, o indicado no seu despacho do dia 8, comprehenderia uma garantia de juro sobre uma parte do capital da companhia, o ministro de Sua Magestade Britannica em Lisboa, informava o seguinte:

«*What that portion should be, as I gather from conversations which I have had with mr. Walter Seymour, who has been sent out here by the company at the last moment, and, I am afraid, too late, is, I believe, the real stumbling-block to an arrangement. He appears to have been instructed to ask for a 7 per cent. guarantee on £ 1.250:000, composed of £ 750:000 debentures and £ 500:000 shares, which, reckoning the railway at 50 miles in length, would certainly make it the most costly of any in the world* [2].»

Antes de recebido este despacho, tinha o governo britannico dirigido um outro despacho, datado de 24, do teor seguinte:

«*Foreign Office, June 24, 1889. — Sir. — With reference to my despatch of 3rd instant, on the subject of the Delagoa Bay railway, I have to inform you that the Law Officers of*

[1] Correspondencia citada, n.° 20.
[2] Correspondencia citada, n.° 22.

date du 21 juin, ne se réfère à aucun des moyens proposés et se borne uniquement à insister sur la prorogation de trois mois pour réparer les dégâts causés par les inondations («Ceci est nécessaire pour réparer les dégâts occasionnés, par les inondations [1]»).

On voit par là qu'on n'a pas tenu compte des solutions suggérées par le ministre portugais, puisque la prorogation est demandée sans conditions, non point dans le but de construire le dernier tronçon de la ligne, mais pour réparer la partie déjà construite.

La réponse à la dépêche susdite révèle les projets que la compagnie nourrissait à cette époque pour arriver à un accord avec le gouvernement portugais. Nous la trouvons dans la dépêche du 25 juin, (date du décret de résiliation), où le ministre anglais informe son gouvernement de la façon dont il a exécuté ses instructions du 21. Partant de l'hypothèse que la deuxième solution indiquée dans sa dépêche du 8 comporterait la garantie d'intérêt sur une partie du capital de la compagnie, le ministre de Sa Majesté Britannique à Lisbonne dit ce qui suit:

«Quel serait ce montant est, je crois, le vrai obstacle à un arrangement d'après ce que je conclus d'entretiens que j'ai eus avec mr. Walter Seymour qui a été envoyé ici par la compagnie au dernier moment et, je le crains, trop tard. Il semble que ce monsieur a reçu des instructions pour demander une garantie de 7 pour cent sur £ 1.250:000, soit £ 750:000 d'obligations et £ 500:000 d'actions, ce qui rendrait ce chemin de fer, en calculant la longueur à 50 milles, le plus cher de tous ceux du monde [2].»

Avant de recevoir cette dépêche, le gouvernement britannique en avait envoyé une autre en date du 24, de la teneur suivante:

«Foreign Office, le 24 join 1889.— Sir. — Relativement à ma dépêche du 3 courant, au sujet du chemin de fer de Delagoa Bay, j'ai à vous informer que les

[1] Correspondance précitée, n° 20.
[2] Correspondance précitée, n° 22.

the Crown, to whom the correspondence on the subject has been referred, have reported that, in their opinion, the Portuguese Government have no right to cancel the concession or to forfeit the line already constructed. The question of the non-completion of the 8 kilom. by the date named (24th June) should, their consider, be dealt with by arbitration under article 53 as a question touching the execution of the contract, subject to the other provisions of the contract.

«*They observe, however, that there does not appear to be, at present, any distinct refusal to refer the matter to arbitration, and I have consequently to request that you will ascertain whether the Portuguese Government do distinctly decline arbitration. Should they do so, and take steps to cancel the concession and forfeit the line, the Law Officers are of opinion, in the present state of the facts, that Her Majesty's Government would be justified in intervening diplomatically in order to prevent such action.*

«*You should accordingly inform sr. Barros Gomes that if the Government refuse to grant the extension of time for completion of the line in compliance with the request already made by you, and decline to submit the questions at issue to arbitration, this would, in the opinion of Her Majesty's Government, be, on their part, a very serious step* [1].»

Este despacho foi communicado ao governo portuguez no dia 25, quando já estava decretada a rescisão.

São de notar tres circumstancias: que se não faça referencia alguma aos alvitres e informações communicados nos despachos de 5, 6 e 8 do mesmo mez de junho; que pela primeira vez se proponha a arbitragem como meio de resolver a pretensão da companhia; e que os advogados da corôa, em Inglaterra, sigam opinião diametralmente contraria á que, pelo mesmo tempo,

[1] Correspondencia citada, n.º 21.

procureurs de la couronne, à qui la correspondance sur cette affaire a été soumise, ont déclaré qu'à leur avis le gouvernement portugais n'a pas le droit d'annuler la concession ni de confisquer la ligne déjà construite. La question du non-achèvement des 8 kilomètres à la date fixée (24 juin) doit, d'après-eux, être réglée par arbitrage, d'après l'article 53, comme une question concernant l'exécution du contrat, dépendante des autres prescriptions de celui-ci.

«Ils font observer, toutefois, qu'il ne paraît pas y avoir, pour le moment, aucun refus explicite de soumettre l'affaire à l'arbitrage et, par conséquent, je dois vous prier de vous assurer si le gouvernement portugais repousse formellement l'arbitrage. Les procureurs de la couronne sont d'avis que, si, dans le présent état de choses, il agissait ainsi et prenait des mesures pour résilier la concesssion et confisquer la ligne, le gouvernement de Sa Majesté pourrait, à juste titre, intervenir diplomatiquement pour empêcher de tels actes.

«Il convient donc que vous informiez mr. Barros Gomes que si le gouvernement portugais refusait d'accorder la prorogation du délai pour l'achèvement de la ligne, d'accord avec la demande que vous lui avez déjà faite, et refusait de soumettre les questions dont il s'agit à un arbitrage, ce serait, à l'avis du gouvernement de Sa Majesté, une démarche très grave de sa part [1].»

Cette dépêche fut communiquée au gouvernement portugais le 25, alors que la résiliation avait déjà été décrétée.

Trois circonstances sont de nature à appeler ici notre attention: Qu'il n'ait été fait aucune allusion aux moyens ou solutions indiqués dans les dépêches des 5, 6 et 8 juin; qu'on ait proposé pour la première fois l'arbitrage comme mesure de solution des prétentions de la compagnie; qu'en Angleterre, les avocats de la couronne aient émis une opinion diamétralement opposée à celle

[1] Correspondence précitée, nº 21.

davam ao governo portuguez os advogados da corôa, em Portugal.

É de notar a primeira circumstancia, porque, desde que estavam expostos e declarados os motivos por que o governo portuguez não podia acceder aos desejos do governo da Gran-Bretanha, salvo em determinados casos de accordo com os interessados, era curial que o gabinete de Londres, querendo insistir na sua intervenção, apreciasse e discutisse a resposta do gabinete de Lisboa, tanto mais que as informações do seu ministro não desconheciam o valor e alcance das ponderações que o ministro portuguez lhe apresentára. O governo britannico não póde contestar que se tratava de um acto de equidade por parte do governo portuguez, porque a propria companhia no seu requerimento de 18 de junho dizia: «A supplicante implorando este acto de equidade etc.» Ora, quando se pede e recommenda em nome da equidade, não é muito que se apreciem e discutam as rasões que nos dão para se não attender o pedido, ou as condições sob as quaes poderia ser attendido.

A circumstancia de pela primeira vez se appellar para a arbitragem tambem deve ser notada, porque, sendo um recurso legal e ordinario do contrato, mal se comprehende que só fosse lembrado á ultima hora e que, para o ser, carecesse da intervenção diplomatica. De facto, se o recurso á arbitragem pudesse ser um meio legitimo de obrigar o governo portuguez a prorogar o praso, ha muito que a companhia podia ter lançado mão d'esse expediente sem necessidade do favor diplomatico.

A terceira circumstancia não é menos digna de attenção, porque o parecer dos advogados da corôa (Law Officers of the Crown) parece ser o fundamento da nova orientação que tomou a intervenção diplomatica, e da muito diversa attitude que o governo britannico assumiu por este despacho. Até aqui pedia-se a prorogação do praso appellando-se para os sentimentos

qu'émettaient, à la même époque, les avocats de la couronne portugaise à leur gouvernement.

La première de ces circonstances est digne de remarque, car, du moment où le gouvernement portugais avait exposé les motifs qui l'empêchaient d'obtempérer aux désirs du gouvernement de la Grande-Bretagne, sauf dans le cas particulier d'un accord avec les intéressés, il était tout naturel que le cabinet de Londres, s'il voulait insister sur son intervention, appréciât et discutât la réponse du cabinet de Lisbonne, d'autant plus que les informations de son ministre ne méconnaissaient point la valeur ni la portée des arguments produits par le ministre portugais. Le gouvernement britannique ne saurait contester qu'il s'agissait d'un acte d'équité de la part du gouvernement portugais, vu que la compagnie elle-même, dans sa requête du 18 juin disait: «La requérante implorant cet acte d'équité etc.» Or, lorsqu'on fait une demande au nom de l'équité, il n'est point superflu qu'on apprécie et qu'on discute les raisons invoquées à l'appui, soit pour la refuser, soit pour établir les conditions aux quelles on pourrait y faire droit.

Le fait qui consiste à invoquer pour la première fois l'arbitrage, ne peut également passer inaperçu, car si c'était là un recours prévu et légal inséré dans le contrat, on comprend difficilement qu'on n'y ait songé qu'à la dernière heure et qu'il ait fallu pour cela l'intervention diplomatique. En effet, si le recours à l'arbitrage pouvait être un moyen légitime d'obliger le gouvernement portugais à proroger le délai de concession, il y avait longtemps que la compagnie pouvait utiliser ce moyen sans avoir besoin des offices diplomatiques.

La troisième circonstance n'est pas moins digne d'attention, car l'opinion des avocats de la couronne (Law Officers of the Crown) semble être la base de la nouvelle orientation suivie par l'intervention diplomatique, et de l'attitude bien différente que le gouvernement britannique adopta dans sa dépêche. Jusque là, la prorogation était demandée en faisant appel aux sentiments d'équité

de equidade do governo portuguez. Agora contesta-se o direito de rescindir, o que equivalia a pôr em duvida a legitimidade de todos os actos até ali praticados por parte do mesmo governo.

Segundo este despacho, os advogados da corôa britannica sustentavam:

1.° Que o governo portuguez não tinha o direito de rescindir a concessão;

2.° Que a questão da não conclusão da linha dentro do praso fixado era materia para ser decidida por arbitragem, nos termos do artigo 53.° do contrato;

3.° Que o governo britannico, dadas as circumstancias em que a questão se encontrava, tinha o direito de intervir diplomaticamente para impedir a rescisão da concessão.

Os advogados da corôa portugueza tinham apreciado a questão quanto ao primeiro ponto, que era o essencial e o unico que lhes cumpria apreciar. Entenderam que o governo tinha o direito de rescindir, em vista do contrato e attendendo a todas as circumstancias que se davam.

Opinião por opinião, cada governo se podia dizer igualmente justificado no seu procedimento pelo parecer juridico dos seus consultores officiaes.

Restava saber de que parte estava a rasão e o direito, que é ainda o ponto que está por decidir, não obstante toda a contenda diplomatica que constitue a segunda phase da intervenção estrangeira n'este assumpto.

É o que vamos tratar de expor.

SECÇÃO II

Segunda phase da intervenção diplomatica

Não póde ser indifferente, para a justa apreciação d'este litigio, o modo como á acção particular dos interessados se substituiu a acção directa dos dois governos, convertendo em questão internacional uma pendencia essencialmente privada e civil.

O despacho de 24 de junho, a que aca-

du gouvernement portugais. Maintenant le droit de résiliation est contesté, ce qui équivaut à mettre en doute la légitimité de tous les actes pratiqués jusqu'alors par le même gouvernement.

D'après cette dépêche, les avocats de la couronne britannique soutenaient:

1° Que le gouvernement portugais n'avait pas le droit de résilier la concession;

2° Que la circonstance du non achèvement de la ligne dans le délai fixé constituait matière à décider par l'arbitrage, aux termes de l'article 53 de l'acte de concession;

3° Que le gouvernement britannique, vu l'état où se trouvait la question, avait le droit d'intervenir diplomatiquement pour empêcher la résiliation de la concession.

Les avocats de la couronne portugaise avaient apprécié la question au premier point de vue qui était l'essentiel, et le seul sur lequel il leur imcombait de se prononcer. Ils estimèrent que le gouvernement portugais, le contrat en main, et en tenant compte de toutes les circonstances qui se produisaient, avait le droit de résilier.

En vue de l'opinion respective et juridique de ses conseillers officiels, chaque gouvernement pouvait donc se croire également fondé dans sa manière d'agir.

Restait à savoir de quel côté étaient la raison et le bon droit, point encore à décider aujourd'hui, nonobstant tous les débats diplomatiques qui constituent la seconde phase de l'intervention étrangère sur ce sujet.

C'est ce que nous allons tâcher d'exposer.

SECTION II

Seconde phase de l'intervention diplomatique

Pour l'appréciation du présent litige, il ne saurait être indifférent d'envisager la façon dont l'action directe des deux gouvernements s'est substituée à l'action particulière des intéressés et a pu convertir en une question internationale un différend essentiellement privé et civil.

La dépêche du 24 juin, dont nous venons

bamos de nos referir, continha um ponto sobre o qual o governo portuguez não podia transigir, por maior que fosse a sua vontade de acceder aos desejos do governo inglez, e ainda quando estivesse em tempo de o poder fazer, que não estava.

Era o de rasgar o decreto da rescisão, cruzar os braços e aguardar a resolução da arbitragem, para saber se tinha ou não o direito de rescindir.

Semelhante situação nenhum governo podia decorosamente acceitar n'aquellas circumstancias, e era, alem de tudo, absolutamente contraria ao espirito e á letra da concessão. Recusar de direito a prorogação do praso por tempo determinado, e consentir de facto n'uma prorogação por tempo indeterminado, conforme a demora que tivesse o julgamento arbitral, era um contrasenso sem justificação nem explicação plausivel, porque ninguem acceita como obrigação aquillo a que não quiz ou não poude acceder como pedido.

O andamento que tiveram as negociações diplomaticas prova bem que nunca os interessados, nem os dois governos que os protegiam, tiveram em mente attribuir á arbitragem quaesquer effeitos suspensivos da acção que o contrato facultava ao governo portuguez. De outro modo certamente que se não teria instado pela prorogação do praso e que se teria appellado desde logo para a arbitragem como recurso legal expressamente previsto no contrato.

Não se fez isso, porque se comprehendeu que, depois de fixado o praso, a situação legal das partes estava claramente definida no contrato sem necessidade de qualquer arbitragem, para que cada uma soubesse o que lhe cumpria fazer.

O artigo 42.º dá ao governo a faculdade de rescindir por auctoridade propria, dado o caso de se não concluir o caminho de ferro no praso fixado; e ninguem poderá contestar que o uso de uma faculdade assim concedida depende apenas de uma verificação de facto, sem que por isso fique prejudicada a subsequente verificação de

de parler, impliquait un point sur lequel le gouvernement portugais, en dépit de sa bonne volonté d'obtempérer aux désirs du gouvernement britannique, ne pouvait pas transiger, quand même il eût encore été à temps de le faire.

C'était celui d'anéantir le décret de résiliation, de se croiser les bras et d'attendre le résultat de l'arbitrage pour savoir s'il avait ou non le droit de résilier.

En pareilles circonstances, aucun gouvernement ne pouvait honorablement accepter une situation semblable, qui, en outre, était absolument contraire à l'esprit et au texte de la concession. Refuser en droit la prorogation du délai pour un temps déterminé, et consentir de fait à une prorogation pour un temps indéterminé, suivant le retard que le tribunal arbitral apporterait à prononcer sa décision, était une mesure illogique, sans justification ni explication plausible, puisque personne n'accepte comme obligation ce qu'il n'a voulu, ou ce qu'il n'a pu faire à titre de faveur.

La tournure que prirent les négociations diplomatiques prouve bien que jamais les intéressés, pas plus que les deux gouvernements qui les protégeaient, ne songèrent à attribuer à l'arbitrage des effets suspensifs quelconques de l'action que le gouvernement portugais s'était réservée par la concession. Autrement ils n'auraient certes pas insisté sur la prorogation du délai et en auraient appelé immédiatement à l'arbitrage comme ressource légale expressément prévue au contrat.

Ils ne le firent point, parce qu'ils comprirent que, ce délai une fois fixé, la situation légale des parties devenait clairement définie, sans qu'il y eût besoin d'aucun arbitrage pour que chacune d'elles sût ce qu'elle était tenue de faire.

L'article 42 confère au gouvernement portugais la faculté de résilier la concession de sa propre autorité au cas où le chemin de fer ne serait pas achevé dans le délai stipulé, et personne ne saurait contester que l'usage d'une faculté ainsi accordée dépend uniquement d'une constatation de fait, sans préjudice de la subséquente

direito, quanto ao bom ou mau uso que se fez da faculdade.

As complexas questões de direito que os interessados suscitam a este respeito, taes como: saber se o governo tinha o direito de fixar o praso de oito mezes, ou se a construcção da ultima secção era motivo para qualquer compensação a favor das companhias, ou se tinham sobrevindo casos de força maior que obstassem á construcção: todas essas questões exigiam uma larga indagação, inteiramente inconciliavel com o preceito do artigo 42.°, desde que a execução d'este se considerasse dependente da resolução das mesmas questões.

É como se póde entender o uso de faculdades concedidas *ipso facto*, uso que não prejudica as questões de direito, mas que tambem não póde ser impedido ou prejudicado porque ellas se tenham suscitado.

Todos aquelles pontos de direito podiam ser objecto de arbitragem; o que o não podia ser era a faculdade do artigo 42.°, antes de usada e de posta em pratica, porque se dependesse de auctoridade estranha não era faculdade de auctoridade propria. Comprehende-se que *post factum* se proponha a questão de saber, se o governo usou bem ou mal d'aquella faculdade, e que se peçam indemnisações para o caso de se julgar que exorbitou do seu direito; mas, confundir esta questão de facto com as de direito, e pretender que tambem sobre ella deveria recaír uma sentença, antes do facto se dar e para que se pudesse dar, parece-nos equivalente a riscar do contrato o artigo 42.°, como absolutamente inapplicavel.

Alem de tudo o mais, o facto era que este appello á arbitragem e a declaração de que o governo inglez contestava directamente o direito de se rescindir a concessão, foram communicações de que o governo portuguez só teve conhecimento depois de findo o praso e quando já estava decretada

constatation de droit, en ce qui concerne le bon ou mauvais usage que l'on a fait de cette faculté.

Les questions complexes de droit suscitées par les intéressés à cet égard, telles que: savoir si le gouvernement pouvait fixer le délai de huit mois; si la construction de la dernière section motivait une compensation en faveur des compagnies, ou bien s'il était survenu des cas de force majeure s'opposant à la construction; toutes ces questions, disons-nous, exigeaient de larges investigations, entièrement inconciliables avec la doctrine de l'article 42, du moment que l'exécution de celui-ci était considérée comme dépendante de la solution des mêmes questions.

C'est ainsi que l'on doit entendre l'usage de facultés accordées *ipso facto*, usage qui ne nuit point aux questions de droit, mais qui ne saurait non plus être entravé ni affecté par le simple fait que ces questions ont pu être soulevées.

Tous les points de droit que nous venons de citer pouvaient faire l'objet d'un arbitrage. Ce qui ne pouvait être soumis au tribunal arbitral, c'était la faculté conférée par l'article 42, avant qu'elle fût exercée et mise en pratique, attendu que, si elle dépendait d'autrui, ce ne serait plus une faculté de propre autorité. On comprend parfaitement que, *post factum*, la question s'agite de savoir si le gouvernement portugais a bien ou mal usé de cette faculté, qu'on lui réclame même le paiement d'une indemnité si l'on croit qu'il a outrepassé ses droits; mais, confondre cette question de fait avec les questions de droit, prétendre qu'un arrêt ou un jugement doive intervenir avant l'accomplissement du fait et pour que ce fait puisse se réaliser, cela équivaudrait, croyons nous, à rayer de la concession l'article 42 comme absolument inapplicable.

D'ailleurs, ce qu'on ne peut pas mettre en doute c'est que l'appel à l'arbitrage et la déclaration du gouvernement anglais, contestant directement le droit de résilier la concession, n'ont été connus du gouvernement portugais qu'après l'expiration du délai, et lorsque la résiliation se trouvait

a rescisão. O effeito suspensivo d'essas communicações estava, portanto, prejudicado pela ordem natural dos acontecimentos, porque já não era tempo de voltar atrás, nem occasião de discutir um direito que até ali parecia ter sido admittido e reconhecido.

A resposta do governo portuguez, em nota de 26 de junho ao representante britannico, reporta-se á desenvolvida exposição de motivos que precedeu o decreto da rescisão; accentua que nenhum sentimento de hostilidade contra a companhia influiu para tal resolução, apenas determinada por considerações de interesse publico no uso de faculdades legaes e legitimas; e declara que o governo, obedecendo ás condições do contrato, acceitará a arbitragem logo que a companhia queira appellar para esse recurso [1].

Tal era a situação no começo da segunda phase da intervenção diplomatica.

E agora seja-nos permittido fazer algumas breves considerações sobre o valor juridico que este precedente póde ter nos annaes das pendencias diplomaticas e internacionaes, porque, por isso mesmo que o direito das gentes é mais um corpo de doutrina do que um codigo de preceitos, os precedentes estabelecidos constituem doutrina a que moralmente ficam obrigados os governos que n'elles intervieram. —

Um auctor moderno, descrevendo as relações entre o direito das gentes e o direito internacional privado, diz com verdade:

«Il résulte du principe de la communauté des États que leur souveraineté, dans leurs rapports avec les autres États, n'est pas plus absolu que leur autorité sur les individus; elle est limitée par leur obligation de respecter les droits des autres États, de telle manière que chaque État, étant tenu compte de son individualité, jouisse de la plus haute somme d'indépendance qui soit compatible avec l'accomplissement de la même condition pour les autres États, et avec le maintien de l'ordre social universel. Chaque État doit reconnaître les actes de l'autorité

[1] Correspondencia citada, annexo ao n.º 26.

déjà décrétée. L'effet suspensif de ces communications était donc déjà invalidé par l'ordre naturel des événements, puisqu'il était trop tard pour reculer ou pour discuter un droit qui semblait jusqu'alors avoir été admis et reconnu.

La réponse du gouvernement portugais, dans sa note du 26 juin au représentant de la Grande-Bretagne, confirme l'exposé développé qui précéda le décret de résiliation. Elle accentue qu'aucun sentiment d'hostilité n'a pu agir sur une telle résolution, uniquement dictée par des considérations d'intérêt public d'après des facultés légales et légitimes, et elle déclare que le gouvernement, obéissant aux clauses de la concession, acceptera l'arbitrage dès que la compagnie voudra user de ce recours [1].

Telle était la situation des choses, au commencement de la seconde phase de l'intervention diplomatique.

Qu'il nous soit permis, maintenant, de présenter quelques rapides considérations sur la valeur juridique qu'un pareil précédent peut avoir dans les annales des litiges diplomatiques et internationaux. Car, par cela même que le droit des gens est plutôt un ensemble de doctrines qu'un recueil de lois, les précédents établis constituent autant de principes moralement obligatoires pour les gouvernements intervenants.

Un auteur moderne, décrivant les relations entre le droit des gens et le droit international privé, dit à ce propos:

«Il résulte du principe de la communauté des États que leur souveraineté, dans leurs rapports avec les autres États, n'est pas plus absolue que leur autorité sur les individus; elle est limitée par leur obligation de respecter les droits des autres États, de telle manière que chaque État, étant tenu compte de son individualité, jouisse de la plus haute somme d'indépendance qui soit compatible avec l'accomplissement de la même condition pour les autres États, et avec le maintien de l'ordre social universel. Chaque État doit reconnaître les actes de l'autorité

[1] Correspondance précité, annexe au nº 26.

publique d'un autre État comme des sources de droit privé positif entre les hommes [1].»

O mesmo auctor acrescenta:

«Il importe peu que, dans la communauté juridique des États, leur pouvoir physique soit plus large que leur droit; il en est de même de l'État à l'égard des individus, dans le droit public national.»

Se isto é verdade, nas relações de governo a governo quanto a assumptos propriamente internacionaes, por maioria de rasão o deve ser quanto a assumptos de natureza meramente particular e civil.

Invoca-se, é certo, o principio da protecção que os estados devem aos seus nacionaes; mas essa protecção não póde ir até o ponto de se invadir a legitima esphera de acção da soberania de outros estados, nem de se transportar para a téla das contendas internacionaes a solução e resolução dos contratos em que esses nacionaes tenham intervindo, ou em que por qualquer titulo sejam interessados. Os contratos valem pelo que n'elles se estipula, e não segundo a nacionalidade de quem os outorgou. Se dão logar a questões, estas ou se dirimem pelo modo que n'elles se pactuou, e essa é a lei das partes, ou segundo as leis e perante os tribunaes do paiz onde foram celebrados e onde está o objecto que d'elles fez parte, o que é attributo da soberania local. Em nenhum dos casos, a acção dos governos carece de vir substituir-se á acção particular das partes, porque a protecção dos direitos de cada um, segundo os contratos que fez, não ha paiz civilisado que a não reconheça na sua legislação, nem que a recuse por meio dos seus tribunaes.

Entendido de outro modo, o principio da protecção devida aos nacionaes, em paiz estranho, converter-se-ia n'uma especie de disfarçada tutela, que nenhuma legislação póde prever ou acautelar, e que, por isso mesmo,

[1] J. Jitta, *La méthode du droit international privé*, pag. 72 e 73.

publique d'un autre Etat comme des sources de droit privé positif entre les hommes [1].»

Le même auteur ajoute:

«Il importe peu que, dans la communauté juridique des États, leur pouvoir physique soit plus large que leur droit; il en est de même de l'État à l'égard des individus, dans le droit public national.»

Si ce raisonnement est vrai dans les rapports de gouvernement à gouvernement, quand il s'agit d'affaires proprement internationales, à plus forte raison il sera exact dans les questions de nature purement civile et particulière.

On invoquera, il est vrai, le principe de protection que les états doivent à leurs nationaux, mais cette protection ne saurait s'étendre jusqu'à envahir la légitime sphère d'activité de la souveraineté d'autres états, ni amener sur le tapis des litiges internationaux les différends concernant les contrats où les sujets de ces états ont pu intervenir ou avoir des intérêts. Les contrats sont valables suivant les clauses qu'ils comportent et non d'après la nationalité de qui les a accordés. S'ils engendrent des litiges, ceux-ci se résolvent ou de la manière prévue aux mêmes contrats, qui est la loi des parties, ou bien suivant la législation et par devant les tribunaux du pays où ces contrats ont été passés et où trouve l'objet qui les a motivés: c'est là un attribut de la souveraineté locale. En aucun de ces cas l'action des gouvernements n'a besoin de se substituer à l'action particulière des parties, car la protection des droits de chacun en présence des contrats qu'il a passés, est acquise partout; tous les pays civilisés la reconnaissent dans leur législation; il n'y en a pas un qui refuse de l'accorder par l'entremise de ses tribunaux.

S'il en était autrement, le principe de la protection due aux nationaux en pays étranger se convertirait en une sorte de tutelle déguisée, qu'aucune législation civile ne saurait prévoir ni éviter, et qui

[1] J. Jitta, *La méthode du droit international privé*, pag. 72 et 73.

daria logar ao arbitrio e á incerteza, na applicação do direito sobre materia tão essencial como é a de contratos.

O estrangeiro, no uso da sua capacidade civil para contratar, não póde aspirar a maiores regalias nem a maior protecção do que aquellas que o direito publico de cada paiz e a sua legislação civil estatuem e garantem quanto aos seus nacionaes; quando as leis reconheçam esta igualdade de situação, quanto a direitos e obrigações, e quando na pratica ella tenha sido acatada e respeitada pela auctoridade publica, não ha rasão que justifique o appello de qualquer estrangeiro ao seu governo para que prepondere com a sua acção, ou com a sua influencia, na resolução de questões particulares.

São estes, a nosso ver, os bons principios na materia de que nos occupâmos; sem que desconheçamos que a mediação diplomatica possa ser um meio regular e normal de resolver pendencias particulares, quando as partes assim o tiverem estipulado, e ainda um meio admissivel, embora extraordinario, de directa ingerencia n'estes assumptos, nos casos em que, ou por conflicto de legislações oppostas, ou por preterição de convenções internacionaes, essa mediação se torne um meio indispensavel de fazer valer direitos.

Dava-se, porventura, alguma d'estas circumstancias no conflicto suscitado entre o governo portuguez e a companhia concessionaria?

Affirmâmos que não, porque nem a mediação diplomatica era recurso permittido pelo contrato, nem sobre o caso foi invocado jamais outro fundamento de reclamação, que não fosse o de interpretação sobre as disposições do proprio contrato e sobre os devidos termos da sua execução.

Os factos estão consummados e os termos actuaes do litigio foram acceitos de parte a parte; mas o modo como os interessados na empreza constructora procederam a fim de se substituirem á empreza concessionaria, a falta de representação directa d'esta no

par cela même deviendrait arbitraire et incertaine dans l'application du droit sur une matière aussi essentielle que l'est celle des contrats.

L'étranger, en l'usage de sa capacité civile pour contrater, ne peut aspirer à plus de protection ni à de plus grands priviléges que ceux garantis par le droit public de chaque pays et par sa législation civile à ses propres nationaux. Dès que les lois reconnaissent cette égalité de situation, lorsque dans la pratique cette égalité a été respectée et observée par l'autorité publique, rien ne justifie qu'un étranger fasse appel à son gouvernement pour qu'il exerce son action prépondérante, ou son influence, sur la résolution de questions particulières.

Tels sont, à notre avis, les bons principes dans la matière qui nous occupe, sans méconnaître toutefois que l'intervention diplomatique soit un moyen régulier et normal de résoudre des différends particuliers quand les parties l'auront ainsi stipulé; qu'elle soit même un moyen admissible, bien qu'extraordinaire, d'ingérence directe dans ces questions, lorsque, par suite d'un conflit de législations contraires, ou par une prétérition de conventions internationales, l'intervention diplomatique devient un moyen indispensable pour faire valoir certains droits.

Ces circonstances se produisaient-elles dans le conflit suscité entre le gouvernement portugais et la compagnie concessionnaire?

Nous affirmons que non, attendu que, l'intervention diplomatique n'était pas permise par le contrat, et que le fondement des réclamations n'a porté sur des motifs autres que l'interprétation des dispositions de la concession ou les termes de son exécution.

Les faits sont consommés et les termes actuels du litige ont été acceptés de part et d'autre. Mais, la manière dont les personnes intéressées dans l'entreprise de la construction ont agi pour se substituer à l'entreprise concessionnaire, le défaut de

pleito, a intervenção diplomatica e todo o seguimento da pendencia desde então, serão sempre circumstancias dignas de ponderação para a apreciação moral do feito.

Vejâmos agora os tramites que seguiu esta segunda phase da intervenção diplomatica.

A nota do governo inglez de 10 de setembro de 1889 [1], e as da legação dos Estados Unidos, de 15 de outubro, 4 e 20 de dezembro do mesmo anno [2], contêem todos os fundamentos das reclamações diplomaticas e o fim e natureza das mesmas reclamações.

A nota do governo portuguez de 13 de novembro de 1889 [3], em resposta á nota britannica, e as de 5 de novembro e 27 de dezembro do mesmo anno e 2 de janeiro de 1890 [4], em resposta ás notas americanas, expõem e desenvolvem a defeza do governo portuguez perante as duas reclamações.

Para os governos reclamantes são pontos assentes:

1.° Que o governo portuguez não tinha direito para rescindir a concessão e tomar posse da linha;

2.° Que a companhia portugueza deixou praticamente de existir para poder reclamar contra aquelles actos;

3.° Que a companhia ingleza não tem outro meio de defeza para os seus direitos violados, que não seja a protecção dos dois governos.

D'estas premissas concluem que o governo portuguez deve indemnisar os prejuizos resultantes do seu violento procedimento, e para esse effeito lhe entregam as reclamações dos respectivos interessados, cujos pedidos ambos os governos reconhecem ser materia para ulterior exame e prova.

Discutir os tres pontos, seria reproduzir tudo quanto temos exposto até esta altura do nosso trabalho, porque a materia de facto

[1] Serie R, n.° 1.
[2] Serie R, n.os 3, 5 e 6.
[3] Serie R, n.° 2.
[4] Serie R, n.os 4, 7 e 8.

représentation directe de cette dernière dans le procès, l'intervention diplomatique et tout ce qui suivit, seront, quand même, des circonstances dignes de considération dans l'appréciation morale des évènements.

Examinons maintenant la marche de l'intervention diplomatique dans cette deuxième phase.

La note du gouvernement anglais du 10 septembre 1889 [1], ainsi que celles de la légation des États-Unis, des 15 octobre, 4 et 20 décembre de la même année [2], contiennent toutes les bases des réclamations diplomatiques, le but et la nature de ces mêmes réclamations.

La note du gouvernement portugais du 13 novembre 1889 [3], en réponse à la note du gouvernement britannique, celles des 5 novembre et 27 décembre de la même année, et du 2 janvier 1890 [4], répondant aux notes américaines, exposent et développent la défense du gouvernement portugais devant les deux réclamations.

Les gouvernements réclamants tiennent comme points établis:

1.° Que le gouvernement portugais n'avait pas le droit de résilier la concession ni de prendre possession de la ligne;

2° Que la compagnie portugaise a cessé pratiquement d'exister pour pouvoir réclamer contre ces actes;

3° Que la compagnie anglaise, en face de la violation de ses droits, ne possède comme moyen de défense que la protection des deux gouvernements.

De ces prémisses, ils concluent que le gouvernement portugais est tenu de payer une indemnité pour les préjudices résultant de son abus de pouvoir, et à cet effet ils lui remettent les réclamations des intéressés, les deux gouvernements reconnaissant qu'elles constituent matière à discussions et à preuves ultérieures.

Discuter les trois points ci-dessus serait reproduire tout ce que nous avons déjà exposé pour faire l'historique de la conces-

[1] Série R, n° 1.
[2] Série R, n°s 3, 5 et 6.
[3] Série R, n° 2.
[4] Série R, n°s 4

é bem mais complicada n'este processo do que a materia de direito.

Os dois governos encararam a questão sob um ponto de vista exclusivo e restricto, e sob a impressão de reclamações apaixonadas, o que não é meio seguro de apurar a verdade. Bastará apontar duas circumstancias para prova da nossa asserção.

Está exuberantemente demonstrado, á face de todos os documentos, que o governo portuguez diligenciou sempre por todos os meios ao seu alcance obter do governo do Transvaal o prolongamento da linha portugueza até Pretoria, conforme estava pactuado nos ajustes diplomaticos respectivos. Igualmente está evidenciado que esse prolongamento era condição essencial para que a linha portugueza pudesse ter valor e rendimento. Pois, d'este legitimo e justificadissimo empenho, em que tanto interesse deveria ter a companhia como o proprio governo, faz-se artigo de accusação contra este, como prova de menos lealdade, e chega-se a concluir que o facto de elle haver suggerido o alvitre do accordo de tarifas como fundamento para a prorogação do ultimo praso, esse facto importava o reconhecimento do direito da companhia a obter a prorogação!

Outra circumstancia, é a maneira categorica como se qualifica de confiscação a posse do caminho de ferro, quando, nos termos expressos do decreto de 25 de junho, o governo tinha obrigação de o pôr em praça, para o producto, liquido das despezas feitas, ser entregue á companhia. Não estaria n'isso o justo meio de obter a indemnisação dos capitaes empregados? Para que se ha de dizer que os direitos dos interessados ficaram ao abandono, quando a simples execução do decreto lhes proporcionava um meio legitimo de indemnisação? Para que se ha de chamar confiscação ao apossamento transitorio e oneroso de um caminho de ferro, que tem de ser novamente adjudicado?

Passar os factos pela rama, omittir uns

sion, car, dans le procès qui nous occupe, le point de fait est bien plus compliqué que celui de droit.

Les deux gouvernements ont envisagé la question à un point de vue exclusif et restreint et sous l'impression de réclamations passionnées, ce qui n'est guère le moyen sûr d'éclaircir la vérité. Il suffira de citer deux circonstances pour prouver le bien fondé de notre assertion.

Il est plus que démontré, documents en main, que le gouvernement portugais a toujours cherché, par tous les moyens en son pouvoir, à obtenir du gouvernement transvaalien le prolongement de la ligne portugaise jusqu'à Pretoria, suivant les conventions diplomatiques intervenues. Il est également prouvé que ce prolongement était une condition essentielle pour que la ligne portugaise pût acquérir de la valeur et produire un certain revenu. Eh bien! de ces justes et légitimes efforts, qui intéressaient à un aussi haut degré et la compagnie et le gouvernement, on a fait un instrument d'accusation contre celui-ci, comme preuve de déloyauté. On est arrivé à conclure que, en suggérant l'idée d'un accord sur les tarifs comme base de la prorogation du dernier délai, le gouvernement avait implicitement reconnu le droit de la compagnie à obtenir la prorogation!

L'autre circonstance, que nous pouvons citer, est la façon catégorique dont on qualifie de confiscation la prise de possession du chemin de fer, lorsque, aux termes du décret du 25 juin, le gouvernement était tenu de mettre la ligne en adjudication pour en livrer à la compagnie le produit, après déduction des dépenses réalisées. N'était-ce pas là le moyen juste et équitable d'obtenir le dédommagement des capitaux employés? Pourquoi dire que les droits des intéressés ont été abandonnés, alors que l'exécution pure et simple du décret leur fournissait un moyen légitime d'être indemniser? Pourquoi taxer de confiscation la prise de possession provisoire et onéreuse d'un chemin de fer qui doit être nouvellement mis en adjudication?

Examiner les faits superficiellement, en

e desvirtuar outros, affirmar o que elles não provam, e dar ás cousas o nome que não merecem eram os defeitos capitaes em que laboravam as exposições que os interessados dirigiram aos dois governos; e como estes não tiveram outro meio de informação, as notas diplomaticas reproduzem, sem maior exame, a synthese d'essas exposições, recusando-se apenas a assumir a responsabilidade das phantasticas bases em que assentava o pedido de cada reclamação.

As notas do governo portuguez, em resposta ás reclamações diplomaticas, rebateram ponto por ponto todos os fundamentos d'essas reclamações; mas a natureza da questão, desde que sem maior exame se contestava o direito do governo portuguez a rescindir a concessão, não se compadecia com as formulas nem com as praxes das discussões diplomaticas, pela larga documentação que seria preciso fazer para comprovação dos factos. Alem d'isso, ambas as reclamações revestiram, desde o principio, um caracter de intransigencia e de inconciliabilidade que parecia excluir toda a boa vontade de se chegar a apurar a verdade por meio de uma discussão placida e serena.

A discussão do assumpto, portanto, terminou desde as primeiras notas, sem que aos argumentos apresentados pelo governo portuguez replicassem os dois governos reclamantes. Ambos elles, de mutuo accordo, se limitaram a fazer saber ao governo portuguez, nos termos mais laconicos, que pediriam a arbitragem de um governo imparcial, caso não fossem reguladas promptamente as reclamações dos seus nacionaes interessados no caminho de ferro.

Esta communicação foi feita em datas de 18 e 21 de março de 1890[1], quando em Portugal já não subsistia a situação politica que desde 1886 presidia aos destinos do paiz, e quando graves successos tinham vindo perturbar as condições normaes da vida nacional.

[1] Serie R, n.os 9 e 10.

omettre plusieurs, dénaturer les autres, affirmer ce qu'ils ne sauraient prouver, donner aux choses le nom qu'elles ne méritent pas, voilà les défauts prépondérants des exposés que les intéressés adressèrent aux deux gouvernements. Ceux-ci, privés de tout autre moyen d'investigation, se bornèrent à reproduire dans leurs notes diplomatiques le resumé de ces exposés, en refusant, toutefois, d'assumer la responsabilité des fondements fantastiques sur lesquels se basait chaque demande.

Les notes du gouvernement portugais, en réponse à celles des deux gouvernements, réfutèrent de point en point toute la base de ces réclamations diplomatiques; mais, du moment que, sans examen sérieux, on contestait au gouvernement portugais le droit de résilier la concession, la nature de la question n'était pas compatible avec les formules, ni avec la nature des discussions diplomatiques, par suite de la longue série de documents qu'il aurait fallu réunir pour établir la vérité des faits. D'ailleurs, ces réclamations revêtirent, dès leur origine, un caractère d'intransigeance et d'inconciliabilité qui semblait exclure toute bonne volonté d'amener la vérité au jour par une discussion paisible et sereine.

Le débat sur le fond même du sujet prit donc fin dès la réception des premières notes, sans que les deux gouvernements réclamants produisissent la moindre réplique aux arguments présentés par le Portugal. Tous deux, d'un commun accord, se bornèrent à faire savoir au gouvernement portugais, dans les termes les plus laconiques, qu'ils réclameraient l'arbitrage d'une nation impartiale au cas où les réclamations de leurs nationaux intéressés dans le chemin de fer ne seraient pas promptement prises en considération.

Cette communication fut envoyée les 18 et 21 mars 1890[1], lorsqu'avait cessé d'exister en Portugal le ministère qui dès 1886 présidait aux destinés du pays, et quand de graves événements étaient venus troubler les conditions normales de la vie nationale.

[1] Série R, nos 9 et 10.

É sabido o grau de tensão a que por esses tempos, fins de 1889 e principios de 1890, desgraçadamente chegaram as relações entre a Gran-Bretanha e Portugal, a proposito das respectivas espheras de acção e influencia nos seus dominios de Africa Oriental. Inutil é recordar as origens e os tramites de uma pendencia que momentaneamente veiu abalar as relações de amisade secular que existiam entre os dois paizes; mas não devemos esquecer que a esse periodo de tensão, coincidindo com uma mudança de reinado em Portugal, corresponde o periodo das relações diplomaticas de que nos estamos occupando, sendo que a meio tempo, em 11 de janeiro de 1890, é que de Londres se expediu um *ultimatum* ao gabinete de Lisboa a proposito da pendencia africana.

É bem de ver, que a occasião não era das mais azadas para discutir reclamações tão altamente patrocinadas, nem para insistir n'um debate a que propositadamente se não prestavam os governos adversos.

Em notas de 20 e 22 de março [1], o governo portuguez observou de novo que as suas obrigações eram para com a companhia concessionaria, e que estava prompto a regular com esta, ou com os seus representantes, a indemnisação que fosse devida. Se não se chegasse a accordo, entendia que uma arbitragem, constituida nos termos do contrato, deveria ser encarregada de fixar essa indemnisação.

Por este modo se prestava o governo portuguez á decisão prompta das reclamações, visto que n'esses termos lhe collocavam e, por assim dizer, lhe impunham a questão.

As notas seguintes, de 26 de abril, têem o caracter de verdadeiro *ultimatum* por parte dos dois governos. Transcrevemos de uma e outra a parte essencial, para melhor se apreciar o seguimento da intervenção diplomatica.

Diz a nota ingleza:

«Her Majesty's Government in protecting

[1] Serie R, n.º 11.

Personne n'ignore le degré de tension qu'atteignirent malheureusement, à cette époque (fin 1889 et commencement 1890), les rapports entre la Grande-Bretagne et le Portugal, à propos de la sphère d'action et d'influence dans leurs possessions de l'Afrique Orientale. Il est superflu de rappeler l'origine et les phases d'un démêlé qui ébranla momentanément les relations d'amitié séculaire entre les deux pays. N'oublions pas néanmoins qu'à cette période de tension, qui coïncida avec un changement de règne en Portugal, correspond la période des rapports diplomatiques sur l'affaire du chemin de fer de Lourenço Marques, et que c'est vers le milieu de cette époque, le 11 janvier 1890, que le cabinet de Londres expédia au cabinet de Lisbonne un *ultimatum* à propos du litige africain.

Il est clair que l'occasion n'était pas des mieux choisies pour discuter des réclamations si puissamment patronnées, ni pour insister sur des débats auxquels les adversaires paraissaient vouloir se refuser.

Dans ses notes des 20 et 22 mars [1], le gouvernement portugais fit de nouveau observer qu'il n'avait contracté d'engagements qu'avec la compagnie concessionnaire, et qu'il était disposé à régler avec elle, ou avec ses fondés de pouvoir, l'indemnité reconnue juste. S'il n'y avait pas moyen d'obtenir un accord, le gouvernement entendait qu'un arbitrage, constitué suivant les termes de la concession, pourrait être chargé de fixer cette indemnité.

C'est ainsi que le gouvernement portugais facilitait les moyens de résoudre promptement les réclamations, puisque c'était en ces termes qu'on lui posait la question.

Les notes suivantes du 26 avril portent le cachet d'un véritable *ultimatum* de la part des deux gouvernements. Nous allons transcrire de l'un et de l'autre de ces documents la partie essentielle, pour mieux faire apprécier la suite donnée à l'intervention diplomatique.

La note anglaise dit:

«Le gouvernement de Sa Majesté, en pro-

[1] Série R, nº 11.

the rights of British subjects, whose property they maintain was unjustifiably seized and sequestered by the Government of Portugal, are unable to accept any other than an international tribunal to decide upon the merits of the case and to fix the amount of compensation to be paid to the owners of the railway. Her Majesty's Government therefore cannot acquiesce in the interposition of the Portuguese company for the settlement of these claims, and they trust that the Portuguese Government will not persist in their refusal to accept the international arbitration which is proposed by the British and United States Governments[1].»

Diz a nota americana:

«Say to Minister of Foreign Affairs that the Government of the United States will not permit the property of American citizens to be seized and appropriated by any other Government. The rights of citizens in the Delagoa Bay railway cannot be solely determined by Portuguese tribunal. The United States Government will accept nothing less than an international treaty arbitration of the real merits of the case, and could not allow the Portuguese company to be interposed so as to obstruct the ends of justice. Express the hope to the Minister for Foreign Affairs that Portugal will take no step which will produce unfriendliness between the two Governments[2].»

A estas notas respondeu o ministro portuguez em 1 de maio[3], refutando mais uma vez as asserções que os dois governos se comprazem em reproduzir como caso julgado, sem que tenham destruido nenhuma das allegações que em contrario se lhes oppozeram.

O governo portuguez reconhecia que as cousas tinham chegado a ponto em que toda a negociação diplomatica se tornava inefficaz. Resolveu-se, portanto, a acceitar a ar-

[1] Serie R, n.º 14, pag. 50.
[2] Serie R, n.º 12, pag. 46.
[3] Serie R, n.ºs 13 e 15.

tégeant les droits des sujets britanniques, dont la propriété, à ce qu'ils soutiennent, a été arbitrairement saisie et séquestrée par le gouvernement portugais, ne saurait accepter autre chose qu'un tribunal international pour décider sur les mérites de la cause et fixer le montant de l'indemnité à allouer aux propriétaires du chemin de fer. Le gouvernement de Sa Majesté ne peut donc consentir à l'interposition de la compagnie portugaise pour le règlement de ces réclamations, et espère que le gouvernement portugais ne persistera pas à refuser d'accepter l'arbitrage international proposé par le gouvernement britannique et par celui des États-Unis[1].»

La note américaine s'exprime comme suit:

«Veuillez dire au ministre des affaires étrangères que le gouvernement des États-Unis ne permettra pas qu'aucun autre gouvernement s'approprie ou saisisse la propriété de citoyens américains. Les droits des citoyens dans le chemin de fer de Delagoa Bay ne peuvent être déterminés exclusivement par un tribunal portugais. Le gouvernement des États-Unis n'acceptera rien autre qu'un accord pour un arbitrage international sur les mérites réels de la cause, et ne saurait permettre que l'interposition de la compagnie portugaise entravât les effets de la justice. Exprimez au ministre des affaires étrangères l'espoir que le Portugal ne prendra aucune résolution qui puisse donner lieu à une inimitié entre les deux gouvernements[2].»

Le ministre portugais répondit le 1er mai[3] à ces notes en réfutant une fois de plus les assertions que les deux gouvernements se complaisent à reproduire comme chose jugée, sans s'occuper de détruire aucune des allégations produites par la partie contraire.

Le gouvernement portugais ne peut plus dès lors se faire illusion et reconnaît que les choses sont arrivées à un point tel que toute négociation diplomatique est devenue

[1] Série R, nº 14, pag. 50.
[2] Série R, nº 12, pag. 46.
[3] Série R, nºs 13 et 15.

bitragem internacional; mas lembrou ainda como quesito prejudicial, que o arbitro fosse convidado a decidir previamente se o caso era ou não de arbitragem internacional. Se se decidisse affirmativamente, o processo da arbitragem seguiria os seus termos, conforme o compromisso que se ajustasse. Decidindo-se negativamente, constituir-se-ia a arbitragem do contrato entre o governo portuguez e a empreza concessionaria, como era de rasão e de justiça.

Este alvitre tambem não teve resposta. Em notas de 17 e 19 de maio [1], os dois governos dão como acceita a arbitragem internacional e designam tres potencias para que, á escolha de Portugal, duas sejam encarregadas de nomear cada uma o seu arbitro, ficando o de desempate para ser nomeado pela outra potencia, a convite dos governos reclamantes. Indicavam-se para este effeito a Belgica, a Dinamarca e a Suissa, e propunha-se que os arbitros fossem escolhidos d'entre os membros da suprema magistratura judicial de cada uma d'estas potencias.

O governo portuguez respondeu em 26 de maio [2], notando que o seu alvitre fôra implicitamente recusado, visto que os dois governos se adstringiam á sua formal declaração de não poderem convir em outra cousa que não fosse o julgamento por um tribunal internacional. Estava de accordo em que os arbitros pertencessem á suprema magistratura judicial mas parecia-lhe mais simples, quanto á escolha das potencias, que Portugal designasse uma para a nomeação do seu arbitro, e que os dois governos designassem a outra para o mesmo effeito.

O ministro portuguez acrescentava:

«Pelo que toca ao arbitro de desempate, para o qual é necessario o assentimento de todos, por isso que, em caso de divergencia, o seu laudo é final e decisivo, o governo de Sua Magestade Fidelissima, ponderando a conveniencia de que esse juiz

[1] Serie R, n.os 16 e 17.
[2] Serie R, n.o 18.

inefficace. Il se décide donc à accepter l'arbitrage international, mais il propose encore que le tribunal arbitral soit invité à déclarer, au préalable, si le différend constitue ou non un cas d'arbitrage international. En cas de décision affirmative, le procès suivrait son cours conformément à l'engagement qui serait pris. Si la résolution de l'arbitre était négative, l'arbitrage serait dès lors constitué entre le gouvernement portugais et l'entreprise concessionnaire, comme c'était de droit.

Cette proposition resta également sans réponse. Dans leurs notes des 17 et 19 mai [1], les deux gouvernements considèrent l'arbitrage international comme accepté et désignent trois puissances, dont deux, au choix du Portugal, seraient chargées de nommer chacune un arbitre. En cas de partage des voix, un troisième arbitre serait indiqué par l'autre puissance à la demande des gouvernements réclamants. A cet effet furent désignés la Belgique, le Danemarck et la Suisse. Les arbitres devaient être choisis parmi les membres de la haute magistrature judiciaire de chacune de ces nations.

Le gouvernement portugais répondit le 26 mai [2] en faisant remarquer que sa proposition avait été implicitemeut rejetée, puisque les deux gouvernements s'en tenaient à leur déclaration formelle de ne pouvoir accepter que le jugement d'un tribunal international. Il était d'accord en que les arbitres fussent pris dans la haute magistrature judiciaire mais il croyait plus simple, quant au choix des puissances, que le Portugal en désignât une pour la nomination de son arbitre et que les deux gouvernements contraires en indiquassent une autre dans le même but.

Le ministre portugais ajoutait:

«En ce qui concerne le tiers arbitre, pour lequel l'accord de tous devient nécessaire puisque, en cas de divergence, son jugement est final et décisif, le gouvernement de Sa Majesté Très-Fidèle, considérant la convenance que ce juge soit nommé

[1] Série R, nos 16 et 17.
[2] Série R, no 18.

seja nomeado por uma nação que, desinteressada das questões de Africa, dê a todos garantia de absoluta imparcialidade, de bom grado acceitará para esse fim o governo da Suissa, já lembrado pelos Estados Unidos e pela Gran-Bretanha.»

Em notas de 7 e 9 de junho[1] replicaram os dois governos que não consideravam admissivel a indicação do governo portuguez quanto á escolha dos arbitros. No dizer d'essas notas, os arbitros não deviam ser nomeados com o fim de representar qualquer das partes, mas sim para se pronunciarem judiciariamente sobre os merecimentos da causa *(but of acting judicially on the merits of the case)*.

Este motivo de recusa poderá parecer mais uma prova da attitude intransigente e voluntariosa que a intervenção diplomatica assumiu n'esta segunda phase. Se os dois governos tinham proposto que Portugal escolhesse duas de entre tres potencias para nomearem dois arbitros, ficando a outra potencia encarregada de nomear o de desempate a pedido d'elles governos reclamantes, parece que, por maioria de rasão, deveria ser preferido o alvitre proposto pelo governo portuguez, segundo o qual, ficando a nomeação tambem dependente de tres potencias, a escolha d'estas era feita em condições de maior igualdade e de maior liberdade do que as suggeridas pelos dois governos.

Poucos dias depois, em nota de 1 de julho[2], o ministro dos Estados Unidos declarava, em nome do seu governo, ter recebido instrucções para propor, de accordo com o da Gran-Bretanha, a nomeação dos tres arbitros por parte da Suissa, vista a preferencia do governo portuguez. Foi o unico ponto em que se accedeu ás indicações d'este governo, demonstrando-se mais uma vez o alto conceito de imparcialidade

[1] Serie R, n.os 19 e 20

[2] Serie R, n.º 21.

par une nation qui, désintéressée dans les questions africaines, donne à tous les garanties d'une impartialité absolue, acceptera dans ce but avec plaisir le gouvernement de la Suisse, recommandé déjà par les États-Unis et par la Grande-Bretagne.»

Dans leurs notes des 7 et 9 juin[1], les deux gouvernements répliquèrent que l'indication sur le choix des arbitres faite par le gouvernement portugais ne leur semblait pas admissible. Au dire de ces notes, ce n'était point pour représenter l'une quelconque des parties que les arbitres étaient nommés, mais bien pour statuer judiciairement sur les mérites de la cause *(but of acting judicially on the merits of the case)*.

Ce refus semble révéler une preuve de plus de l'attitude plus autoritaire que conciliatoire que l'intervention diplomatique revêtit dans cette seconde phase. Puisque les deux gouvernements avaient proposé que le Portugal choisît deux puissances sur trois pour nommer deux arbitres, la troisième puissance étant chargée de désigner celui qui, en cas d'égalité, départagerait les voix, à la demande de ces deux gouvernements réclamants, il semble à plus forte raison que la préférence devait être accordée à l'idée émise par le gouvernement portugais, idée en vertu de laquelle la nomination des arbitres restant également dépendante de trois puissances, le choix de ces dernières était effectué dans des conditions plus équitables, et avec plus de liberté que celles suggérées par les deux gouvernements.

Peu de jours après, dans sa note du 1er juillet[2], le ministre des États-Unis déclarait, au nom de son gouvernement, qu'il avait reçu des instructions pour proposer, d'accord avec la Grande-Bretagne, la nomination des trois arbitres par la Suisse, vu la préférence manifestée par le gouvernement portugais. C'est là le seul point sur lequel l'on aît adhéré aux indications du Portugal, ce qui demontre une fois de plus la haute

[1] Série R, nos 19 et 20.

[2] Série R, no 21.

e de rectidão em que é tido o governo da Confederação Helvetica.

A esse accordo se chegou a final, dispensando-se a restricção anteriormente lembrada, quanto á qualidade official que devessem ter os arbitros, para se permittir que a escolha pudesse recaír em qualquer dos muitos distinctos jurisconsultos d'aquelle paiz.

De facto, por meio de notas identicas, combinadas em Lisboa entre os representantes da Gran-Bretanha e dos Estados Unidos por um lado, e o ministro portuguez por outro lado, o governo federal foi convidado officialmente a encarregar-se d'esta missão.

A nota do governo portuguez, datada de 14 de julho [1], veiu a ser entregue ao governo federal em 12 do mez seguinte, proximamente na epocha em que tambem, pelo tratado de 20 de agosto, se fechava o primeiro periodo das negociações entre Portugal e a Gran-Bretanha, quanto á pendencia de limites nas suas possessões africanas.

Coincidiu assim o remate das duas pendencias diplomaticas que Portugal teve de sustentar, pela mesma epocha, com duas das mais consideraveis potencias do velho e do novo mundo, a proposito de questões africanas.

Dizer até que ponto a coexistencia das duas pendencias influiu nos tramites d'esta intervenção diplomatica, não é possivel determinal-o; mas é plausivel suppor, que a attitude dos dois governos para com o de Portugal, e o accesso que junto d'elles encontraram as reclamações dos interessados no caminho de ferro de Lourenço Marques, seria diversa aquella e menos facil este, se não fôra a simultaneidade da outra pendencia diplomatica.

Quanto ao governo inglez, por ser aquelle com quem se ventilaram as duas questões, facilmente se comprehende que se désse essa rasão de influencia, embora de natu-

[1] Serie R, n.º 24.

opinion que tous professent sur l'impartialité et la rectitude du gouvernement de la Confédération Helvétique.

L'accord fut finalement conclu sur ce point. On renonça à la restriction antérieurement proposée de ne nommer que des arbitres qui auraient qualité officielle, et il fut décidé que le choix pourrait tomber sur n'importe lequel des éminents jurisconsultes suisses.

Effectivement, en vertu de notes rédigées à Lisbonne entre les représentants de la Grande-Bretagne et des États Unis d'une part, et le ministre portugais, de l'autre, le gouvernement fédéral fut officiellement invité à accepter cette mission.

La note du gouvernement portugais, en date du 14 juillet, parvint au gouvernement fédéral le 12 du mois suivant. C'était à peu près l'époque où, par suite du traté du 20 août, prenait fin la première période des négociations entre le Portugal et la Grande-Bretagne, au sujet de la délimitation de leurs possessions africaines.

Ainsi coïncidèrent les solutions des deux démêlés diplomatiques que le Portugal eut à soutenir, vers la même époque, avec deux des plus grandes puissances de l'ancien et du nouveau monde, à propos de questions africaines.

Il n'est pas possible de déterminer jusqu'à quel degré l'existence simultanée de ces deux litiges a pu agir sur la marche et la tournure de cette intervention diplomatique; mais, il y a lieu de supposer que, si le premier de ces différends n'avait pas existé, l'attitude des deux gouvernements vis-à-vis du Portugal aurait été différente, et les réclamations des intéressés dans le chemin de fer de Lourenço Marques n'auraient point trouvé un accueil aussi empressé auprès de ces mêmes gouvernements.

En ce qui concerne le gouvernement anglais, c'est-à-dire celui avec lequel l'une et l'autre des questions étaient débattues, on conçoit facilement qu'il ait tiré parti de

[1] Série R, nº 24.

reza absolutamente estranha aos meritos intrinsecos de qualquer das questões.

Quanto aos Estados Unidos, o governo portuguez teve rasões para acreditar que a reclamação americana não chegaria a ter o apoio official que realmente veiu a ter, se não fôra o concurso da reclamação britannica e a coincidencia d'este com o outro conflicto diplomatico [1].

A reclamação Mac-Murdo, na sua parte essencial, representa uma verdadeira superfluidade em todo este processo, pois que outra cousa não é, o reclamar-se isoladamente, a titulo de accionista e de portador de obrigações da companhia ingleza, quando esta por si propria, representando a collectividade de todos os interessados, entendia poder reclamar.

O que não era superfluo, para os effeitos, era a conjuncção dos dois governos no apoio que davam a reclamações identicas, no accordo que cuidadosamente procuraram estabelecer quanto a todos os tramites das negociações diplomaticas, na semelhança e na simultaneidade das notas que fizeram dirigir ao governo portuguez.

N'uma occasião em que Portugal se encontrava envolvido em difficuldades de toda a ordem, internas e externas, por motivo do conflicto aberto com o *ultimatum* de 11 de janeiro de 1890, ha de concordar-se que a intervenção do governo americano vinha de molde para aggravar uma situação já de si bem grave e melindrosa; alem de significar um valioso reforço á intervenção do governo inglez, excluia toda a probabilidade de qualquer mediação por parte do governo dos Estados Unidos, no assumpto do outro conflicto com a Gran Bretanha.

SECÇÃO III

Incidentes e approximações

Um incidente nos resta ainda referir, que, por se ter dado no decurso das negociações quanto á arbitragem, deve ser mencionado n'este logar da nossa exposição.

[1] Serie S, n.º 17.

cette circonstance, quoi qu'elle ne pût réellement exercer aucune action sur la valeur intrinsèque d'aucun des litiges.

Quant aux États-Unis, le gouvernement portugais est fondé à croire que la réclamation américaine n'aurait pas mérité l'appui officiel qu'elle a eu, si ce n'avait été le concours de la réclamation britannique et la coïncidence de ce conflit avec l'autre conflit diplomatique [1].

La réclamation Mac-Murdo, en sa partie essentielle, représente une parfaite superfluité dans le présent procès. Comment qualifier, autrement que de superflue, une réclamation produite isolément à titre d'actionnaire et de porteur d'obligations de la compagnie anglaise, alors que celle-ci, représentant la collectivité de tous les intéressés, entendait pouvoir réclamer elle-même!

Mais ce qui n'était pas superflu, pour les effets du procès, c'était l'action combinée des deux gouvernements dans l'appui qu'ils prêtèrent à des réclamations identiques, dans l'accord qu'ils cherchèrent soigneusement à établir entre eux pour toutes les démarches diplomatiques, dans la similitude et la simultanéité des notes qu'ils firent adresser au gouvernement portugais.

Alors que le Portugal se trouvait aux prises avec des difficultés internes et externes de toutes sortes, par suite du conflit ouvert par *l'ultimatum* du 11 janvier 1890, il faut convenir que l'intervention du gouvernement américain venait à point pour aggraver une situation déjà bien tendue et difficile. Cette intervention représentait non seulement un puissant renfort pour celle du gouvernement anglais, mais excluait en outre toute possibilité d'une médiation des États-Unis dans l'autre conflit suscité avec la Grande-Bretagne.

SECTION III

Incidents et rapprochements

Il nous reste encore à exposer un incident qui, s'étant produit dans le cours des négociations sur l'arbitrage, doit être mentionné en ce chapitre.

[1] Série S, nº 17.

Em nota de 3 de julho de 1890[1], o governo inglez fez constar ao governo portuguez, por intermedio da sua legação em Lisboa, que a companhia Delagoa Bay estava prestes a fallir. Alem de outras reclamações dos seus credores, havia uma peremptoria para o pagamento de £ 12:000 até 25 d'aquelle mez, sob pena de se requerer a liquidação da companhia. Já na nota anterior de 26 de abril, que atrás transcrevemos em parte, se allegava como razão de urgencia para a breve solução da pendencia diplomatica a precaria situação financeira da companhia ingleza.

A nota de 3 de julho chamava a attenção do governo portuguez para esta observação, ponderando que a companhia não tinha meios de pagar, visto estar privada da sua propriedade e das receitas (sic) dos caminhos de ferro.

Dois dias depois, em 5 de julho, o representante britannico procurava o ministro portuguez para lhe participar que uma outra reclamação peremptoria de £ 16:000 se apresentára contra a companhia, elevando-se assim a £ 28:000 a quantia de que ella carecia para evitar uma fallencia immediata. Reproduzindo as anteriores ponderações, quanto á falta de recursos proprios da companhia e quanto aos effeitos da fallencia, o representante britannico assegurava que o seu governo consideraria como um acto de boa vontade, por parte do governo de Portugal, o adiantamento d'aquella somma, visto estar já então combinado que uma arbitragem internacional teria de fixar a indemnisação devida pelo governo portuguez, em consequencia da rescisão da concessão e da posse do caminho de ferro.

O ministro portuguez respondeu, em 25 de julho[2], a estes dois pedidos, relembrando as suas declarações muito explicitas de notas anteriores, quanto á situação juridica das partes n'esta pendencia, que era entre governos e não com uma companhia, com

[1] Serie R, n.º 22.
[2] Serie R, n.º 23.

Dans sa note du 3 juillet 1890[1], le gouvernement anglais fit communiquer au gouvernement portugais, par l'intermédiaire de sa légation à Lisbonne, que la compagnie Delagoa Bay était sur le point de faire faillite. Parmi les diverses réclamations de ses créanciers, il y en avait une, formelle et péremptoire, exigeant que le paiement de £ 12:000 fut effectué avant le 25 du même mois, sous peine de voir requérir la liquidation de la compagnie. Dans la note précédente du 26 avril, transcrite plus haute, on voyait déjà figurer comme raisons d'urgence pour la solution du litige les difficultés financières de la compagnie anglaise.

La note du 3 juillet appelait l'attention du gouvernement portugais sur cette observation, faisant sentir que la compagnie n'avait pas de ressources pour payer, puisqu'elle se voyait privée de sa propriété et des recettes (sic) du chemin de fer.

Deux jours plus tard, le 5 juillet, le représentant britannique demandait une audience au ministre portugais pour lui faire part que la compagnie anglaise venait encore d'être mise en demeure de payer £ 16:000, ce qui élevait à £ 28:000 la somme dont elle avait besoin pour éviter la faillite immédiate. Tout en reproduisant les considérations antérieures, relativement au manque de ressources de la compagnie et des effets qu'amènerait la faillite, le représentant britannique assurait que son gouvernement considérait comme un acte de bon vouloir, de la part du Portugal, l'avance de la somme précitée, puisqu'il avait déjà été convenu qu'un arbitrage international aurait à fixer l'indemnité due par le gouvernement portugais par suite de la résiliation de la concession et de la prise de possession du chemin de fer.

Le ministre portugais répondit le 25 juillet[2] à ces deux demandes, en rappelant les déclarations fort explicites de ses notes précédentes, relativement à la situation juridique des parties dans ce litige, et faisant ressortir que ce n'était plus qu'un démêlé

[1] Série R, nº 22.
[2] Série R, nº 23.

quem nenhum contrato fizera, para com quem nenhumas responsabilidades jamais assumira, e a quem nunca reconhecêra officialmente para qualquer effeito.

No emtanto, collocada a questão nos termos em que a apresentava o governo inglez, para ser considerado o adiantamento d'esta quantia puramente como um acto de boa vontade por parte do governo portuguez, acto que nem constituia precedente, nem estabelecia obrigação, o ministro terminava por acceder ao pedido, mandando pôr á disposição do governo inglez, em Londres, a indicada somma de £ 28:000.

Ainda se trocaram duas notas sobre este incidente, em 22 de agosto [1], perguntando o governo inglez se podia fazer entrega d'aquella quantia á companhia ingleza, e respondendo o governo portuguez, que não era a elle que lhe competia pronunciar-se sobre o destino a dar á somma entregue.

A varias considerações se póde prestar a apreciação d'este incidente, que certamente não passarão desapercebidas aos doutos julgadores a quem está confiada a decisão do pleito.

Em primeiro logar, sobresáe a periclitante situação financeira da companhia, em vesperas de confessada e inevitavel fallencia se o governo portuguez lhe não vale. Allegava-se que este estado de cousas resultava da companhia estar privada do caminho de ferro e dos seus rendimentos, como se de facto a posse do caminho de ferro e a sua exploração tivessem sido um recurso para a companhia n'aquellas precarias circumstancias. Por aquelle tempo, o governo portuguez tinha gasto centenas de contos de réis nas reparações e na construcção, e a exploração apresentava já um *deficit* de muitas dezenas de contos de réis. Um e outro facto eram sabidos e notorios,

[1] Serie R, n.os 25 e 26.

à résoudre de gouvernement à gouvernement et non point une question à débattre avec une compagnie à laquelle il n'était lié par aucun contrat, compagnie vis-à-vis de laquelle il n'avait assumé aucune responsabilité et qu'il n'avait jamais reconnue officiellement pour n'importe quel effet.

Néanmoins, en acceptant la question telle que l'avait présentée le gouvernement anglais, qui considérait l'avance de la somme purement comme un acte de condescendance de la part du gouvernement portugais, acte qui ne constituait aucun précédent, ni n'entraînait aucune obligation, le ministre finit par obtempérer à la demande, et fit mettre à la disposition du gouvernement anglais à Londres la somme réclamée de £ 28:000.

Deux autres notes furent échangées sur cet incident le 22 août[1], la première du gouvernement anglais qui faisait demander s'il pouvait remettre ces fonds à la compagnie anglaise, et la seconde du gouvernement portugais répondant qu'il n'était pas de sa compétence de se prononcer sur l'application à donner à cet argent.

Dans l'appréciation de cet incident, on peut présenter différentes considérations qui n'échapperont certes pas à la perspicacité des jurisconsultes éclairés, auxquels se trouve confiée la décision du présent procès.

En premier lieu surgit la situation précaire de la compagnie, qu'une faillite prévue et inévitable menace du jour au lendemain si le gouvernement portugais ne lui vient pas en aide. Et l'on attribue cet état de choses à la privation où se trouve la compagnie de sa ligne et de ses revenus, comme si la possession du chemin de fer et son exploitation eussent été pour elle une ressource salutaire dans les circonstances difficiles qu'elle traversait. A cette époque le gouvernement portugais avait déjà dépensé des centaines de *contos de réis*, tant pour les réparations que pour la construction, et l'exploitation accusait déjà un déficit de plusieurs dizaines de *contos de réis*.

[1] Série R, nos 25 et 26.

e o tribunal tem meios de o verificar até á saciedade.

Como é pois que, com visos de qualquer plausibilidade, se podia imputar á responsabilidade do governo portuguez a situação financeiramente desgraçada da companhia? É evidente que, se ella tivesse tido o encargo de fazer todas essas despezas e de custear uma exploração de resultados negativos, muito maiores teriam sido os seus embaraços, e muito mais rapida e imminente se lhe teria antolhado a situação critica de liquidação e fallencia.

Tudo isto é questão facil de liquidar para se apurar toda a verdade, desde que de parte a parte haja o sincero intuito de esclarecer o tribunal, em vez de se pretender confundil-o no dedalo de invectivas e de affirmações sem prova, com que os interessados se queixaram aos seus governos do procedimento do governo portuguez.

Mostre a companhia, e tem elementos de sobra para o fazer, e deve ter empenho em o provar, qual era a sua verdadeira situação financeira ao tempo da rescisão, a fim de que, comparada essa situação com a que se derivaria da subsistencia da concessão, o tribunal possa apreciar se a fallencia era ou não o destino inevitavel da companhia, e se os actos do governo portuguez concorreram para abreviar ou para afastar essa contingencia.

Mas, porque é que o governo portuguez se reconheceu, em principio, devedor de uma indemnisação? Porque é, sobretudo, que annuiu e se prestou ao pagamento das £ 28:000, em conta da indemnisação?

Eis outro ponto de vista, que não póde escapar á attenção reflectida do julgador imparcial e que nos reservâmos considerar n'um outro capitulo a proposito da definição do presente litigio. O governo portuguez cedeu sempre, como não podia deixar de ceder n'esta desigual negociação diplomatica. Póde hoje o illustre ministro ame-

Ces faits étaient connus de tous et le tribunal a des moyens, du reste, pour les vérifier.

Comment donc peut-on plausiblement attribuer au gouvernement portugais la responsabilité de la malheureuse situation des finances de la compagnie? Il est évident que, si elle avait eu à sa charge toutes ces dépenses et l'obligation de subvenir aux frais d'une exploitation dont les résultats étaient négatifs, ses embarras ne pouvaient que s'accroître, sa situation empirer, et la faillite n'en devenait que plus imminente.

C'est là d'ailleurs une question facile à éclaircir pour mettre la vérité à jour, pourvu que de part et d'autre il y ait le désir sincère d'éclairer le tribunal, au lieu de l'entraîner dans le dédale des invectives et des affirmations dénuées de fondement, dont les intéressés n'ont pas hésité à se servir pour faire prévaloir, auprès de leurs gouvernements, leurs plaintes sur la conduite du gouvernement portugais.

Que la compagnie révèle quelle était sa véritable situation financière au temps de la résiliation. Elle a tous les éléments pour la publier, et la loyauté lui en fait un devoir. Alors le tribunal comparera cette situation avec celle que lui aurait créée le maintien de la concession, et il pourra apprécier si la faillite était ou non la destinée fatale et inévitable de la compagnie; il pourra prononcer si les actes du gouvernement portugais ont pu concourir, et dans quelque proportion, à hâter ou à retarder cette catastrophe.

Mais pourquoi, dira-t-on, le gouvernement portugais s'est-il reconnu *a priori* débiteur d'une indemnité quelconque? Pourquoi, surtout, a-t-il consenti au paiement des £ 28:000 comme à compte de cette indemnité?

Voilà encore un autre point de vue qui n'echappera pas à l'attention perspicace d'un juge impartial et sur lequel nous aurons à revenir dans un autre chapitre. Le gouvernement portugais a toujours cédé, et il ne pouvait faire autrement dans cette lutte diplomatique inégale. L'illustre ministre américain qui, à l'époque où ces faits

ricano, que então representava o seu governo em Lisboa, dizer, como diz no seu recente livro sobre esta capital [1], que esta questão não era d'aquellas que podem trazer a guerra entre nações; mas o facto é que o distincto e apreciavel diplomata foi encarregado de transmittir a nota *ultimatum* de 26 de abril, cujos termos já reproduzimos e escusâmos de encarecer.

Tambem o seu antecessor tinha manifestado o sentimento de que a protecção diplomatica não tinha cabimento em negocios d'esta ordem, e de que a concessão do praso de oito mezes para a conclusão da linha fôra uma solução equitativa do governo portuguez [2], o que não obstou a que a intervenção se desse e a equidade se desconhecesse.

O governo portuguez cedeu sob pena de ter de romper; e o rompimento de relações, n'aquellas criticas circumstancias, certamente não significaria o abandono da protecção que os dois governos entenderam dever dispensar aos interessados.

Sem pretendermos de modo algum tratar do assumpto da outra pendencia diplomatica, a que já nos referimos, não podemos deixar de approximar circumstancias e factos, que demonstram a liberdade de acção com que o governo portuguez estava procedendo.

Foi em 21 de março que o ministro inglez em Lisboa participou a resolução do seu governo quanto ao pedido da arbitragem internacional, de accordo com o governo dos Estados Unidos, caso o governo portuguez não tratasse de resolver promptamente as reclamações dos interessados.

Na mesma data, o ministro portuguez em Londres recebia do governo inglez, a proposito da outra pendencia, as duas notas que publicâmos sob n.os 12 e 13 da serie S.

Na primeira expõem-se os motivos pelos

[1] Serie S, n.º 15.
[2] Serie S, n.º 14.

se passèrent, représentait son gouvernement à Lisbonne, peut fort bien déclarer aujourd'hui, comme il l'a fait dans sa récente publication au sujet de notre capitale [1], que la question n'était pas de celles pouvant constituer un *casus belli* entre les nations. Il n'en est pas moins vrai, toutefois, que ce diplomate éclairé reçut la mission de nous transmettre l'*ultimatum* du 26 avril, dont la teneur a déjà été reproduite précédemment.

Son prédécesseur avait également manifesté l'avis que la protection diplomatique se trouvait complètement déplacée dans une question de cette nature. Il était d'avis que la concession du délai de huit mois pour l'achèvement de la ligne était une solution équitable de la part du gouvernement portugais. Cela n'empêcha point que l'intervention se réalisât et que l'équité fût méconnue [2].

Le gouvernement portugais céda sous peine d'avoir à rompre, et la rupture des relations, dans ces circonstances critiques, n'aurait pas certes entraîné le retrait de la protection accordée aux intéressés par leurs gouvernements.

Sans prétendre nullement aborder la question de l'autre incident diplomatique, auquel nous avons déjà fait allusion, nous ne pouvons moins que d'en rapprocher les faits et les circonstances qui démontrent le degré de liberté d'action dont pouvait disposer le gouvernement portugais.

Ce fut le 21 mars que le ministre anglais à Lisbonne fit part de la résolution de son gouvernement sur la demande de l'arbitrage international, d'accord avec les États-Unis, au cas où le gouvernement portugais n'apporterait point une prompte solution aux réclamations des intéressés.

A la même date, le ministre portugais à Londres recevait du gouvernement anglais, à propos de l'autre incident en litige, les deux notes que nous publions sous les nos 12 et 13 de la série S.

Dans la première de ces notes, le gou-

[1] Série S, nº 15.
[2] Série S, nº 14.

quaes o governo inglez não póde acceitar nem uma conferencia internacional nem uma arbitragem, para resolver as divergencias entre os dois paizes ácerca das suas questões territoriaes em Africa, concluindo por aguardar as reclamações que o governo portuguez, abstrahindo de quaesquer questões de disputado direito historico, tiver de formular, para por meio de discussão se chegar a um accordo satisfactorio.

A outra nota tinha por fim chamar a attenção do governo portuguez para o estado de certas questões existentes entre os dois paizes, alem da territorial africana, as quaes, se observava, não terem tomado ultimamente uma feição tendente a facilitar a consecução de um accordo entre os dois governos.

Uma das questões era a do caminho de ferro de Lourenço Marques, a qual provocára resentimentos contra o governo portuguez e estava sendo um grande embaraço para a terminação de outras questões.

As ponderações que o governo portuguez apresentára sobre a necessidade de se fazer representar a companhia portugueza e sobre o meio de arbitragem facultado pelo contrato, são taxadas como difficuldades de caracter extremamente technico que o governo portuguez póde perfeitamente vencer se o julgar conveniente.

Como as poderia vencer o governo portuguez, senão cedendo e acceitando a arbitragem conforme lhe foi imposta?

A nota de 26 de abril, em que o ministro inglez formulou a proposta de arbitragem internacional em tom peremptorio, corresponde tambem a um periodo especial da outra pendencia, quando o governo inglez exigiu a passagem de armas e munições de guerra por territorio portuguez para o interior de Africa. É de 29 d'esse mez a nota em que o ministro da Inglaterra se queixa de que tivesse sido negada essa permissão, por parte do governador

vernement anglais expose les raisons pour lesquelles il ne peut accepter ni une conférence internationale ni un tribunal arbitral, afin de résoudre le différend suscité entre les deux pays au sujet de leurs questions territoriales africaines. Il accueillera néanmoins, dit-il, les réclamations que le gouvernement portugais jugera devoir présenter, abstraction faite de toutes questions de droit historique controversé, pour qu'on puisse discuter ces réclamations et arriver à un accord satisfaisant.

L'autre note avait pour but d'appeler l'attention du gouvernement portugais sur l'état de certaines questions qui existaient entre le Portugal et l'Angleterre, en dehors de la question territoriale, et qui semblaient, dans les derniers temps, n'avoir pas pris une tournure propre à faciliter une entente générale entre les deux pays.

L'une de ces questions était celle du chemin de fer de Lourenço Marques, qui avait attiré le ressentiment public contre le gouvernement portugais et qui constituait une entrave à la solution de plusieurs autres affaires.

Les considérations présentées par le gouvernement portugais sur la nécessité de la compagnie portugaise se faire représenter et sur les moyens d'arbitrage prévus au contrat, sont taxées de difficultés d'un caractère tout à fait technique que le gouvernement portugais peut parfaitement surmonter s'il le juge nécessaire.

Comment le gouvernement portugais pouvait-il faire disparaître ces difficultés, si ce n'est en s'inclinant et en acceptant l'arbitrage tel qu'il lui était imposé?

La note du 26 avril, dans laquelle le ministre anglais formula, d'une façon formelle et péremptoire, la proposition d'un arbitrage international, coïncide également avec une période spéciale de l'autre litige. C'est l'occasion où le gouvernement anglais exigea le passage sur territoire portugais d'engins et de munitions de guerre destinés à l'intérieur de l'Afrique. C'est dans une note du 29 de ce mois que le ministre d'Angleterre, en se plaignant du gouverneur de Quilimane qui

de Quelimane, e insta pela expedição immediata de instrucções em contrario.

Um incidente, entre muitos, esteve para complicar gravemente a solução amigavel da outra pendencia, por constar que o governo inglez se propunha fazer entrar no Zambeze até ao Chire duas canhoneiras, antes de se declarar a livre navegação d'aquelles rios. Desde 19 de abril que estava annunciada a construcção dos dois barcos com este destino, e o governo inglez não occultava que taes eram as suas intenções, independentemente das negociações pendentes. O facto, em Portugal, seria considerado como um rompimento ou como uma demonstração de força, na occasião em que precisamente as cousas pareciam caminhar para accordo.

«Seria tão inqualificavel semelhante acto de violencia — dizia o governo portuguez para o seu representante em Londres, — e produziria tão funda e justificada impressão aqui, que, a praticar-se, reputo impossivel continuar as negociações e evitar um rompimento. O consul de Zanzibar ainda não informou ter chegado ali o transporte com as canhoneiras. Ainda, portanto, ha tempo. Rogo a v. ex.ª diligenceie, por todos os modos que julgar mais convenientes, obter a certeza da expedição de ordens no sentido de suspender a entrada das canhoneiras [1]».

Isto era em 6 de julho, e o telegramma supra terminava nos seguintes termos: «O ministro da Inglaterra disse-me *hontem* ter informado largamente o marquez de Salisbury do que lhe expuz aqui».

De facto, n'outro telegramma de 8 de julho, já o governo portuguez poude dizer para Londres o seguinte: «O nosso consul em Zanzibar informa ter chegado ali o transporte *Humber* com as canhoneiras. Uma carta que recebi agora do ministro de Inglaterra diz, porém, que o marquez de Salisbury lhe communica, em telegramma,

[1] *Livro branco* de 1890, pag. 125, n.º 169.

avait refusé cette permission, insiste sur l'envoi immédiat d'ordres en sens contraire.

Un incident, entre beaucoup d'autres, faillit compliquer sérieusement la solution amiable de l'autre litige. On apprit que le gouvernement anglais se proposait de faire entrer deux canonnières dans le Zambèze jusqu'au Chire, avant que la libre navigation de ces fleuves ne fût décrétée. Depuis le 19 avril la construction des deux bateaux avait été annoncée spécialement pour cet usage, et l'Angleterre ne cachait pas ses intentions à cet égard, nonobstant les négociations pendantes. Un pareil agissement eût été considéré en Portugal comme une rupture de relations ou comme une démonstration à main armée, à l'époque précisément où les affaires semblaient s'acheminer vers une solution satisfaisante.

«Cet acte de violence est tellement inqualifiable — disait le gouvernement portugais à son représentant à Londres —, et il produirait à Lisbonne une si pénible impression que, s'il venait à se réaliser, je considérerais comme impossible la suite des négociations et le maintien des bons rapports entre les deux pays. Le consul à Zanzibar n'a pas encore donné avis de l'arrivée du transport conduisant les canonnières. Il y a donc le temps nécessaire. Veuillez employer tous vos efforts pour obtenir l'envoi d'ordres qui fassent suspendre l'entrée de ces canonnières [1].»

Cela se passait le 6 juillet et le télégramme ci-dessus terminait comme suit: «Le ministre d'Angleterre m'a dit *hier* qu'il avait longuement informé le marquis de Salisbury de ce que je lui ai exposé ici.»

En effet, le 8 juillet, le gouvernement portugais pouvait déjà télégraphier à Londres comme suit: «Notre consul à Zanzibar informe de l'arrivée du transport *Humber* avec les canonnières; mais une lettre que je viens de recevoir du ministre d'Angleterre m'annonce que le marquis de Salisbury a fait retenir les vapeurs à Zanzi-

[1] *Livre blanc* de 1890, pag. 125, n° 169.

que os vapores serão detidos em Zanzibar, na esperança de podermos chegar a um accordo. Isto indica que governo inglez espera que breve chegaremos a uma solução [1]».

De então até fins de julho é o periodo mais activo das negociações sobre o tratado de limites, trocando-se todos os dias frequentes e longos telegrammas entre o gabinete de Lisboa e o seu ministro encarregado das negociações. A distancia do local, onde os acontecimentos podiam surgir de um momento para o outro, não era somenos motivo de inquietação. Assim, em 18 de julho, um telegramma do governador de Moçambique, receiando ainda a violação da entrada do Zambeze, dizia: «Lembro declarar o Chinde porto militar para armamento esquadrilha Zambeze, mandando fundear no Chinde, *Zaire, Tamega, Auxiliar, Quanza;* navios inglezes não passarão sem nos metterem no fundo. Peço ordenar isto [2]».

N'outro telegramma do dia seguinte, 19, já o mesmo digno e bravo official se apresenta mais tranquillo, porque tinham mandado retirar do Chinde um navio de guerra inglez que lá estava, e tinham-lhe assegurado que se não tentaria a navegação do Zambeze.

Escusâmos de citar mais factos e de approximar mais circumstancias, para se ver bem o que era a situação, ao tempo em que se pediu e se realisou o chamado adiantamento das £ 28:000.

Foi pedido em 5 de julho, na mesma occasião em que o illustre representante da Inglaterra se promptificava a aconselhar ao seu governo que mandasse suspender, em Zanzibar, a saída do transporte que levava as canhoneiras, como de facto se fez.

Foi respondido em 25 de julho, na mesma data em que um telegramma de Londres

[1] *Livro branco* de 1890, pag. 127, n.° 173
[2] Idem, n.° 189, pag. 136.

bar, dans l'espoir que nous arriverons à un accord. Cela indique que le gouvernement anglais espère avant peu obtenir une solution [1].»

La période qui s'écoule depuis lors jusqu'à la fin de juillet est celle où les négociations sur le traité de limites furent poussées avec le plus d'activité. De longs et fréquents télégrammes furent échangés entre le cabinet de Lisbonne et le ministre portugais chargé des négociations. L'éloignement de la région, où de graves événements pouvaient surgir d'un moment à l'autre, était encore un puissant motif d'inquiétude. Ainsi le 18 juillet, le gouverneur de Moçambique, redoutant encore que l'entrée du Zambèze fût violée, adressait à Lisbonne la dépêche suivante: «Pourrions déclarer Chinde port militaire pour armement escadrille Zambèze, faisant mouiller au Chinde *Zaire, Tamega, Auxiliar, Quanza;* ainsi navires anglais ne pourraient passer sans couler les nôtres. Demande ordres en ce sens [2].»

Dans une autre dépêche télégraphique du lendemain 19, ce brave officier se montrait déjà plus rassuré, car le navire de guerre anglais s'était retiré du Chinde et on lui avait donné l'assurance que le Zambèze ne serait pas franchi.

Nous croyons inutile de citer de nouveaux faits et de rapprocher entre elles plus de circonstances, pour bien dessiner la situation réciproque des parties, à l'occasion où fut sollicitée et obtenue l'avance des £ 28:000.

Rappelons seulement que cette demande nous fut faite le 5 juillet, au moment où l'illustre représentant de la Grande-Bretagne promettait d'engager son gouvernement à retenir à Zanzibar le transport conduisant les canonnières, ce qui eut lieu en effet, comme nous venons de le voir.

N'oublions pas également que la réponse du gouvernement portugais fut envoyée le

[1] *Livre blanc*, pag. 127, n° 173.
[2] Idem, n° 189, pag. 136.

annunciava ter o governo inglez declarado no parlamento: que tinha o prazer de participar que se estava tratando com Portugal, com todas as probabilidades de se chegar a um accordo, que evitasse riscos de conflictos no futuro [1].

É de justiça que se façam estas approximações para a critica imparcial sobre a intervenção diplomatica na questão do caminho de ferro de Lourenço Marques. Ellas demonstrarão, segundo pensâmos, que, em condições normaes, difficilmente reclamações d'esta ordem encontrariam o apoio diplomatico directo que tiveram, e que, invertidas as posições, ainda que as circumstandias fossem anormaes, difficilmente seria admittido.

Dizemol-o, como homenagem aos bons principios do direito das gentes, e não por temor das consequencias; porque, se, por um lado se nos confrange o espirito de ver guindada á altura de uma arbitragem internacional uma questão de tal natureza, quando para a de limites com a Inglaterra se recusava esse meio natural de solução pacifica, por outro lado, não é de receiar que a transformação da arbitragem modificasse as condições de direito em que a pendencia tem de ser apreciada e resolvida.

[1] *Livro branco* de 1890, pag. 140, n.° 200.

25 juillet, c'est-à-dire à la date où il apprenait par une dépêche de Londres, que le gouvernement anglais avait déclaré au parlement que les pourparlers avec le Portugal étaient en bonne voie, faisant espérer un accord qui éviterait à l'avenir tous risques de nouveaux conflits [1].

Il est de toute équité de rapprocher ces faits entre eux, pour faciliter une critique impartiale sur l'intervention diplomatique dans la question du chemin de fer de Lourenço Marques. Leur coïncidence démontrera, à notre avis, que, en conditions normales, jamais une réclamation pareille n'aurait rencontré l'appui diplomatique direct qu'elle a eu, et que, même dans des circonstances anormales, si l'on suppose les rôles intervertis, cet appui aurait indubitablement été refusé.

Nous le déclarons ici, pour rendre hommage aux sains principes du droit des gens, et non parce que nous redoutons les conséquences de ce litige, car, si d'un côté il est regrettable de voir élever à la hauteur d'un arbitrage international une question de la nature de celle qui nous occupe, alors que ce moyen naturel de solution pacifique a été refusé par l'Angleterre pour la délimitation des territoires africains, d'un autre côté, il n'est pas à craindre que la transformation de l'arbitrage ait modifié les conditions du droit pour l'examen et la resolution du différend.

[1] *Livre blanc* de 1890, pag. 140, n° 200.

PARTE III

O processo perante o tribunal arbitral

PARTIE III

Le procès par-devant le tribunal arbitral

CAPITULO I

Definição do litigio

SUMMARIO

Legitimidade das partes no litigio. — O governo portuguez figura por si proprio.— Os outros dois governos representam os *ayants droit* dos seus paizes.— Os *ayants droit* são a companhia *Delagoa Bay* e a viuva Mac-Murdo.— Os unicos contratos que podem ser invocados como fontes de direito e obrigação por parte dos adversarios.— Classificação das relações juridicas resultantes d'esses contratos.— Prova-se que as não havia de qualquer especie entre o governo portuguez e os *ayants droit*.— É um vicio essencial de origem em que labora o litigio e um obice de direito que o tribunal tem de apreciar e superar.—A obrigação de todos é concorrer lealmente para esse fim.— O governo portuguez assim tem procedido.— Na discussão diplomatica insistiu pela constituição da arbitragem nos termos da concessão.—Teve de ceder, acceitando a arbitragem internacional sem a representação da companhia concessionaria.— As condições de direito continuaram comtudo a ser as mesmas.— O que significa a acceitação em principio de uma indemnisação pela rescisão e pela posse do caminho de ferro.— Prova-se que essa acceitação não é mais do que a equivalencia da obrigação de pôr o caminho de ferro em praça.— Analyse do compromisso arbitral sob o ponto de vista da competencia e jurisdicção com que o tribunal ficou para decidir toda a pendencia.— O governo portuguez não se arreceia d'essa jurisdicção sem embargo da desigualdade de situação em que se encontra em comparação dos governos auctores.— Em que consiste essa desigualdade.

CHAPITRE I

Définition du litige

SOMMAIRE

Légitimité des parties plaidantes.— Le gouvernement portugais figure personnellement dans le litige.— Les deux autres gouvernements y représentent les *ayants droit* de leurs pays.— Les *ayants droit* sont la compagnie *Delagoa Bay* et la veuve Mac-Murdo.— Les seuls contrats qui puissent être invoqués par les adversaires comme sources de droits et d'obligations.— Classification des rapports juridiques qui résultent de ces contrats.— On prouve qu'il n'y en avait d'aucune espèce entre le gouvernement portugais et les *ayants droit*.— C'est un vice essentiel d'origine où se trouve le litige, et un obstacle de droit que le tribunal est tenu d'examiner et d'aplanir.— Le devoir de tous est d'y concourir loyalement.—Le gouvernement portugais a agi de la sorte.— Dans la discussion diplomatique il a insisté pour que l'on établit l'arbitrage aux termes de la concession.— Il a dû céder, en acceptant l'arbitrage international sans la représentation de la compagnie concessionnaire.—Les conditions juridiques ont continué, toutefois, à être les mêmes.— Ce qui signifie l'acceptation, en principe, d'une indemnité par suite de la rescision et de la prise de possession du chemin de fer.— On prouve que cette acceptation correspond à l'obligation de mettre le chemin de fer aux enchères. — Analyse du compromis arbitral, sous le point de vue de la compétence et de la juridiction qu'a le tribunal pour juger toute la contestation.— Le gouvernement portugais ne craint pas cette juridiction malgré le désavantage de sa situation par rapport à celle des gouvernements demandeurs.—En quoi consiste ce désavantage.

PARTE III

O processo perante o tribunal arbitral

CAPITULO I

Definição do litigio

São partes no presente litigio, por um lado o governo portuguez, por outro lado os governos da Inglaterra e dos Estados Unidos da America do Norte.

O governo portuguez figura por si proprio, como outorgante da concessão de 14 de dezembro de 1883.

Os outros dois governos representam os interessados dos seus respectivos paizes (*ayants droit* se lhes chamou no compromisso arbitral), cujos direitos se dizem offendidos pela rescisão da mesma concessão.

Esses interessados estão já determinados e são: quanto á Inglaterra, a companhia Delagoa Bay, que foi a empreiteira geral para a construcção do caminho de ferro; quanto aos Estados Unidos, a sr.ª Catharina Mac-Murdo, viuva do originario concessionario Eduardo Mac-Murdo.

Alem do titulo constitutivo da concessão, podem ser apontados como fontes de direitos e obrigações, por parte dos adversarios, os seguintes contratos:

1.º O contrato de 26 de maio de 1884[1], pelo qual o concessionario primitivo transferiu para a companhia portugueza todos os seus direitos e obrigações resultantes da concessão, contratando ao mesmo tempo

[1] Serie E, n.º 4, pag. 27.

PARTIE III

Le procès par-devant le tribunal arbitral

CHAPITRE I

Définition du litige

Sont parties, dans le présent litige: d'une part le gouvernement portugais, de l'autre le gouvernement anglais et celui des États-Unis de l'Amérique du Nord.

Le gouvernement portugais figure dans le procès comme l'autorité ayant octroyé la concession du 14 décembre 1883.

Les deux autres gouvernements représentent leurs nationaux (les *ayants droit,* comme on les désigne dans le compromis arbitral) dont les droits sont considérés comme lésés par suite de la résiliation de la même concession.

Ces intéressés sont déjà indiqués, savoir: pour l'Angleterre, la compagnie Delagoa-Bay, qui fut l'entrepreneur général de la construction du chemin de fer; pour les États-Unis, Dame Catherine Mac-Murdo, veuve du concessionnaire primitif, Edward Mac-Murdo.

Indépendamment du titre constitutif de la concession, la partie adverse peut produire, comme sources de droits et d'obligations, les contrats ci-après:

1° Le contrat du 26 mai 1884[1], par lequel le concessionnaire primitif transféra à la compagnie portugaise tous ses droits et obligations découlant de la concession, et arrêta en même temps avec la dite compa-

[1] Série E, n° 4, pag. 27.

com a dita companhia a empreitada geral da construcção;

2.° O contrato de 5 de março de 1887[1] pelo qual o sr. Mac-Murdo vendeu á companhia ingleza todas as suas acções da companhia portugueza, e lhe transferiu com todos os direitos e obrigações inherentes o contrato da empreitada geral;

3.° O contrato de 17 de março de 1887[2], pelo qual a companhia portugueza confirmou, na parte que lhe tocava, o contrato precedente, acceitando a companhia ingleza como empreiteira geral, em substituição do sr. Mac-Murdo.

Da concessão e dos tres citados contractos resultam para as quatro entidades de que se trata (governo portuguez, Mac-Murdo, companhia portugueza e companhia ingleza) relações juridicas, que poderemos classificar em tres grupos, a saber:

1.° O das relações entre o governo e a empreza concessionaria;

2.° O das relações entre a empreza concessionaria e a empreza constructora;

3.° O das relações, entre si, dos diversos interessados nas duas referidas emprezas.

O governo portuguez figura tão sómente no primeiro grupo, o dos direitos e obrigações derivados da propria concessão. Não interveiu nos outros contratos, não tinha que os examinar ou auctorisar, e nunca, de facto, se lhe pediu a sua approvação ou sancção para que elles se tornassem definitivos e fizessem direito entre quem os outorgou.

As unicas relações juridicas pelas quaes o governo portuguez póde demandar ou ser demandado n'este assumpto são, portanto, as que se filiam na propria concessão, entre elle e a empreza concessionaria.

Essas relações foram com o sr. Mac-Murdo até á formação da companhia portu-

[1] Serie H, n.° 21, pag. 32.
[2] Serie H, n.° 22, pag. 35.

gnie l'entreprise générale de la construction;

2° Le contrat du 5 mars 1887[1], en vertu duquel mr. Mac-Murdo vendit à la compagnie anglaise toutes ses actions de la compagnie portugaise et lui transféra le contrat de l'entreprise générale avec tous les droits et obligations y relatifs;

3° Le contrat du 17 mars 1887[2], en vertu duquel la compagnie portugaise confirma, en ce qui la concernait, le contrat précédent et accepta la compagnie anglaise comme entrepreneur général, en substitution de mr. Mac-Murdo.

La concession et les trois contrats précités engendrèrent entre les quatre personnalités dont il s'agit (gouvernement portugais, Mac-Murdo, compagnie portugaise et compagnie anglaise) des relations juridiques que nous pourrons ranger en trois groupes, savoir:

1° Rapports entre le gouvernement portugais et l'entreprise concessionnaire;

2° Rapports entre l'entreprise concessionnaire et l'entreprise de la construction;

3° Rapports, entre eux, des divers intéressés dans les deux entreprises susdites.

Le gouvernement portugais ne figure que dans le premier groupe, celui des droits et des obligations émanant de la concession elle-même. Il n'est pas intervenu dans les autres contrats, qu'il n'avait ni à examiner ni à autoriser, et de fait, jamais son approbation ou sa sanction ne furent demandées pour que ces contrats devinssent effectifs et constituassent un droit entre les parties qui les avaient acceptés.

Les seules relations juridiques en vertu desquelles le gouvernement portugais peut figurer dans ce procès sont donc celles qui résultent de la concession même intervenue entre lui et l'entreprise concessionnaire.

Ces relations ont eu lieu d'abord avec mr. Mac-Murdo jusqu'à la création de la

[1] Série H, n° 21, pag. 32.
[2] Série H, n° 22, pag. 35.

gueza; e de então para cá, com esta, como unica e exclusiva concessionaria que ficou sendo.

No segundo grupo ficou tambem muito definida a situação respectiva dos interessados, á face dos tres contratos. O sr. Mac-Murdo teve a qualidade de empreiteiro geral desde 26 de maio de 1884 até 5 de março de 1887, em que a transferiu para a companhia ingleza; mas como este contrato o não podia eximir das responsabilidades que contrahira para com a companhia portugueza sem a annuencia d'esta á transferencia da empreitada, fez-se para esse effeito o contrato de 17 do mesmo mez e anno entre as duas companhias. Portanto, as relações entre a empreza concessionaria e a empreza constructora dividem-se em dois periodos: um relativo ao sr. Mac-Murdo, em que nada se construiu, e outro relativo á companhia ingleza, em que se fez a construcção até ao ponto e nos termos que largamente expuzemos.

O terceiro grupo comprehende relações diversas, provenientes das estipulações que nos contratos de 26 de maio de 1884 e 5 de março de 1887 (este ampliado pelo artigo 10-A dos estatutos da companhia ingleza)[1] se fizeram ácerca de obrigações e acções das duas companhias, bem como ácerca do dinheiro que por ambos os contratos se entregou ao sr. Mac-Murdo.

Que seguimento tiveram essas estipulações, que arranjos se fizeram subsequentemente, que contratos a mais se effectuaram? tudo isso é negocio entre os interessados respectivos, em que só elles podem fazer prova e fornecer esclarecimentos.

O facto é que da concessão e dos tres contratos acima citados apenas resultaram as relações juridicas que acabâmos de summariar; e em nenhum caso figura o de relações juridicas que importem obrigações directas e subsistentes, por parte do governo portuguez, quer para com a companhia

[1] Serie S, n.° 7, pag. 15.

compagnie portugaise, et à partir de cette époque, avec cette dernière, en sa qualité de seule et unique concessionnaire.

La situation respective des intéressés, en présence des trois contrats, se trouve aussi parfaitement définie dans le second groupe. Mr. Mac-Murdo eut la qualité d'entrepreneur général depuis le 26 mai 1884 jusqu'au 5 mars 1887, date à laquelle il la transféra à la compagnie anglaise; mais comme ce contrat ne pouvait l'exonérer des responsabilités qu'il avait assumées vis-à-vis de la compagnie portugaise sans que celle-ci acquiesçât au transfert de l'entreprise, il fallut bien faire intervenir à cet effet entre les deux compagnies le contrat du 17 mars de la même année. Les relations entre l'entreprise concessionnaire et l'entreprise de la construction se divisent donc en deux périodes: celle de mr. Mac-Murdo, pendant laquelle rien ne fut construit; et celle de la compagnie anglaise, pendant laquelle la construction s'effectua jusqu'au point que nous avons vu et dans les termes que nous avons exposés.

Le troisième groupe comprend les relations directes provenant des clauses stipulées dans les contrats des 26 mai 1884 et 5 mars 1887 (ce dernier amplifié par l'article 10-A des statuts de la compagnie anglaise)[1], au sujet des obligations et des actions des deux compagnies, ainsi que des fonds en espèces remis à mr. Mac-Murdo, en vertu de ces mêmes contrats.

Quelle fut la suite donné à ces clauses, quelles combinaisons furent faites subséquemment, quels contrats se réalisèrent depuis cette époque? C'est là une question qui ne concerne que les parties intéressées, et sur laquelle elles seules peuvent fournir des renseignements.

Ce qui reste un fait établi, c'est que de la concession et des trois contrats auxquels nous venons de faire allusion, il est résulté uniquement les relations juridiques ci-dessus énumérées, et qu'on ne saurait en relever aucune comportant des obligations directes et subsistantes de la part du

[1] Série S, n° 7, pag. 15.

ingleza, quer para com o sr. Mac-Murdo ou seus herdeiros.

O presente litigio labora, portanto, n'um vicio essencial de origem que a interferencia dos dois governos não conseguiu disfarçar nem desvanecer, porque lhes não cabia na alçada inverter as condições de direito estabelecidas pela concessão e pelos contratos que se lhe seguiram: pede-se em nome de quem não tinha capacidade para pedir ou em nome de quem não podia ser admittido como parte legitima, o que vem a ser a mesma cousa.

É um obice de direito que os doutos julgadores, na plenitude da sua jurisdicção e da competencia que os tres governos lhe reconheceram, têem de apreciar e de superar, sem prejuizo de terceiros não ouvidos e sem offensa das prescripções fundamentaes em materia de processo.

Em boa sancção de direito e á face dos citados contratos, o coronel Mac-Murdo só póde ter acção contra a companhia ingleza, porque a sua qualidade de concessionario passou para a companhia portugueza pelo contrato de 26 de maio de 1884, e a de empreiteiro geral passou para a companhia ingleza e radicou-se n'ella pelos contratos de 5 e 17 de março de 1887. A companhia ingleza, por sua parte, só póde ter acção contra o coronel Mac-Murdo ou contra a companhia portugueza, porque foram as unicas pessoas com quem realisou estes ultimos contratos.

Todavia, os tres governos convieram n'esta arbitragem para resolução da pendencia, e, desde que o fizeram, a obrigação de todos é facilitar, em vez de difficultar, a acção do venerando tribunal, concorrendo todos lealmente para que se afastem as causas de direito, que, em condições normaes e perante justiças ordinarias, dariam motivo para absolvição de instancia.

Foi n'este sentido que o governo portuguez acceitou a arbitragem e foi este o intuito que o animou em todas as negociações havidas a proposito do compromisso, e nas observações que teve a honra de apre-

gouvernement portugais, soit envers la compagnie anglaise, soit envers mr. Mac-Murdo ou ses héritiers.

Le présent litige pèche donc par un vice essentiel d'origine que l'intervention des deux gouvernements n'a pu ni déguiser ni faire disparaître, car il n'était pas à leur portée d'intervertir les conditions de droit établies dans la concession et dans les contrats qui suivirent: on demande au nom de qui n'était pas capable pour demander, ou, ce qui revient au même, au nom de qui ne pouvait pas être reçu comme partie plaidante.

C'est là un empêchement de droit que le docte tribunal, dans la plénitude de la juridiction et de la compétence que lui reconnaissent les trois gouvernements, aura à apprécier et à surmonter sans préjudice à des tiers non entendus, et sans détriment aux prescriptions fondamentales en matière de procédure.

En bonne sanction de droit, et les contrats en main, le colonel Mac-Murdo ne peut avoir de droit que contre la compagnie anglaise, puisque sa qualité de concessionnaire a été passée à la compagnie portugaise par contrat du 26 mai 1884 et que celle d'entrepreneur général a été acquise à la compagnie anglaise en vertu des contrats des 5 et 17 mars 1887. La compagnie anglaise, de son côté, ne saurait exercer des poursuites que contre le colonel Mac-Murdo ou contre la compagnie portugaise, les seules personnalités avec lesquelles elle a conclu ces derniers contrats.

Néanmoins les trois gouvernements sont convenus de soumettre le présent litige à l'arbitrage, et dès lors le devoir de tous est de faciliter, au lieu d'entraver, l'action du docte tribunal, et de concourir loyalement à écarter les causes qui, dans des conditions normales et devant la justice ordinaire, seraient des motifs pour débouter les parties.

C'est dans ce sens que le gouvernement portugais a accepté l'arbitrage. C'est le but qu'il a poursuivi dans toutes les négociations échangées à propos du compromis lié et dans les observations qu'il a eu l'hon-

sentar ao tribunal quanto ao regulamento do processo.

O governo portuguez procurou sempre alargar a jurisdicção do tribunal, de modo a reconhecer-se-lhe competencia para conhecer e decidir a questão em toda a sua plenitude. Durante o periodo das negociações diplomaticas, as suas instancias foram para que se constituisse a arbitragem nos termos da concessão e para que se fizesse representar no pleito a companhia concessionaria.

A arbitragem assim constituida teria de resolver, como ponto capital, a justiça ou injustiça da rescisão, e de concluir pela situação legal das partes quanto a responsabilidades.

O ponto capital envolvia uma serie de questões que todas se poderiam reduzir a tres grupos: apreciação das circumstancias em que fôra decretada a rescisão, apreciação do direito com que fôra decretada, e apreciação dos termos em que o fôra.

Sabemos como no decurso das negociações diplomaticas o governo portuguez teve de ceder, já acceitando a arbitragem internacional em substituição da convencionada, já prescindindo da representação da companhia portugueza para acceitar a dos dois governos, em nome dos respectivos *ayants droit,* já para admittir em principio que o fim da arbitragem fosse fixar a indemnisação devida pela rescisão e pela posse do caminho de ferro.

Estas transigencias, porém, não significavam nem podiam significar modificação essencial nas questões de direito que se ventilavam e continuam ventilando no processo, porque para as decidir é que se conveiu n'uma arbitragem. O governo portuguez continúa a sustentar que os seus actos foram perfeitamente conformes com a lei e com a concessão, emquanto os governos adversos, ou os *ayants droit* que representam, procurarão sustentar o contrario.

neur de soumettre au tribunal pour la régularisation de la procédure.

Le gouvernement portugais a toujours cherché à élargir la juridiction du tribunal, de manière à le faire déclarer compétent pour connaître et décider la question en toute sa plénitude. Pendant la période des négociations diplomatiques, il n'a cessé d'insister sur la constitution de l'arbitrage dans les termes de la concession, et sur la représentation de la compagnie concessionnaire au procès.

L'arbitrage ainsi constitué aurait à se prononcer, comme point capital, sur le bien ou mal fondé de la résiliation et à définir la situation légale des parties au point de vue de leur responsabilité.

Le point capital comprenait une série de questions pouvant se résumer en trois groupes: appréciation des circonstances où la résiliation avait été décrétée; appréciation du droit qui avait présidé à l'adoption de cette mesure; appréciation des termes où elle avait été ordonnée.

Nous avons déjà vu comment, dans le cours des négociations diplomatiques, le gouvernement portugais a dû céder, soit en acceptant l'arbitrage international en lieu et place de celui de la concession, soit en se passant de la représentation de la compagnie portugaise pour accepter celle des deux gouvernements agissant au nom des ayants droit, soit enfin en reconnaissant en principe que le but de l'arbitrage serait de fixer la compensation due par suite de la rescision et de la prise de possession du chemin de fer.

Ces condescendances toutefois ne signifiaient ni ne pouvaient signifier une modification essentielle dans les questions de droit débattues alors, et qui continuent à s'agiter dans ce procès, puisque c'est justement pour les décider que l'on est convenu de recourir à l'arbitrage. Le gouvernement portugais soutient toujours que ses actes ont été parfaitement corrects et conformes à la loi et à la concession. Les gouvernements anglais et américains, ou les ayants droit qu'ils représentent, soutiendront naturellement le contraire.

Dir-se-ha porventura: como é que o governo portuguez póde sustentar a legalidade dos seus actos, se elle reconheceu que por elles devia uma indemnisação? Não estará n'esse reconhecimento a confissão implicita de que procedeu contra direito e em detrimento do direito d'outrem?

Formulâmos a objecção com toda a clareza para que não haja o menor equivoco sobre este ponto do compromisso arbitral.

O governo portuguez acceitou a formula da indemnisação como equivalente á obrigação de pôr o caminho de ferro em praça, que eram os termos do artigo 42.° da concessão, e foi a obrigação que assumiu pelo decreto da rescisão. Se os interessados tivessem concordado n'essa solução legal e regular, o preço da adjudicação, abatidas as despezas feitas, seria a indemnisação que teriam a receber, como compensação das suas proprias despezas. Muito ou pouco, era o que dava a valorisação da concessão em hasta publica, e difficilmente se poderá contestar que fosse este o mais justo meio de apurar a devida compensação dos interesses que se diziam lesados.

Uma hypothese se poderia dar, é certo, em que as clausulas da concessão tornavam contingente para os interessados esta solução: seria a de não apparecer arrematante durante os seis mezes da praça, pois que, em tal caso, mandava o § unico do artigo 42.° fazer a adjudicação a favor do estado sem indemnisação alguma.

«Mas tal hypothese, — dizia o governo portuguez na sua nota de 13 de novembro de 1889 — não é admissivel. Os proprios reclamantes a reconhecem absurda pelos calculos que fazem do rendimento provavel do caminho. A dar-se, todavia, haveria então ensejo de apurar se seria equitativo que o estado usasse plenamente, sem contemplações de especie alguma, dos direitos que se reservou, e lhe não podem ser contestados, no alludido paragrapho do artigo 42.° [1]»

[1] Serie R, pag. 9.

Mais, dira-t-on: comment se fait-il que le gouvernement portugais prétende soutenir la légalité de ses actes, s'il a reconnu devoir une indemnité de ce chef? Cette reconnaissance de sa part n'est-elle pas l'aveu implicite d'une manière d'agir au détriment des droits d'autrui?

Nous avons formulé l'objection en toute clarté pourqu'il n'y ait pas la moindre confusion sur ce point du compromis arbitral.

Le gouvernement portugais a accepté le principe de l'indemnité comme équivalent à l'obligation de mettre la ligne en adjudication, ainsi que le prescrivait l'article 42 de la concession, adjudication à laquelle le gouvernement s'était engagé par le décret de résiliation. Si les intéressés avaient accepté cette solution légale et régulière, le prix de l'adjudication, déduction faite des dépenses, aurait représenté le montant de l'indemnité qu'ils auraient à recevoir comme compensation de ce qu'ils avaient dépensé. Cette somme, quelle que fût son importance, représentait la valeur de la concession mise aux enchères, et l'on pourra difficilement contester que ce moyen ne soit le plus équitable pour assurer une juste compensation des intérêts qui se disent lésés.

Certes, il pouvait se présenter une hypothèse où l'application des clauses de la concession était susceptible de nuire aux intéressés. C'était le cas où nul soumissionnaire ne se présenterait pendant les six mois du concours, car alors le § unique de l'article 42 stipulait que l'adjudication serait octroyée à l'état, sans qu'il eût à payer de ce chef aucune espèce d'indemnité.

«Mais cette hypothèse n'est pas admissible — disait le gouvernement portugais dans sa note du 13 novembre 1889 --. Les réclamants en reconnaissent eux-mêmes l'absurdité, par les calculs qu'ils font du rendement probable du chemin de fer. Si cependant elle se réalisait, il serait alors facile de connaître s'il serait équitable que l'état usât pleinement, sans nul egard, des droits qu'il s'est réservés dans le susdit paragraphe et qui ne peuvent lui être contestés [1].»

[1] Série R, pag. 9.

Aos interessados não conveiu esta solução e preferiram contestar a validade da rescisão. Estavam no seu direito e nunca o governo portuguez lh'o contestou, por isso que não duvidava submetter a questão á arbitragem prevista no artigo 53.° da concessão.

«Por mais de uma vez — dizia-se na nota acima citada — tenho reconhecido officialmente, em nome do governo de que faço parte, o direito da companhia de recorrer para o tribunal arbitral da rescisão do contracto de 1883, sendo intenção do governo de Sua Magestade, como não podia deixar de ser, acatar e fazer cumprir em todas as suas partes, qualquer que ella fosse, a decisão arbitral [1].»

Se n'isto se tivesse concordado, as soluções extremas da questão seriam, ou confirmar-se a rescisão para se seguirem os termos do artigo 42.°, ou annullar-se esse acto para se reporem as cousas no estado anterior. Estas ou quaesquer soluções intermedias, todas o governo portuguez declarára acceitar, sem distincção ou reserva.

Os interessados tambem não quizeram e preferiram a formula da indemnisação pecuniaria, tambem adoptada pelos seus governos, e com a qual o governo portuguez veiu a transigir. Póde isto, em caso algum, significar que o governo portuguez se deu por convencido na questão fundamental sobre a legitimidade e legalidade do seu procedimento, de modo que agora só se tratasse da execução e liquidação de uma sentença proferida sobre o merecimento d'essa e das demais questões que lhe são subordinadas?

A negativa nem carece de ser formulada, porque é obvia. O governo portuguez não foi convencido nem logrou convencer os seus adversarios. Manteve sempre as suas affirmações, como os contrarios mantiveram as suas; e não houve ainda juiz que decidisse de que lado estava a rasão. Sus-

[1] Serie R, pag. 17.

Cette solution ne plut pas aux intéressés qui préférèrent attaquer la validité de la résiliation. Ils étaient dans leur droit et le gouvernement portugais ne l'a jamais contesté, puisqu'il était prêt à soumettre la question à l'arbitrage prévu à l'article 53 de la concession.

«J'ai plus d'une fois — disait la note précitée — reconnu officiellement, au nom du gouvernement dont je fais partie, que la compagnie avait le droit de recourir au tribunal arbitral pour ce qui concerne la résiliation du contrat de 1883, le gouvernement ayant, cela va sans dire, l'intention de respecter et de faire exécuter à la lettre n'importe quelle décision des arbitres [1].»

Si les parties étaient tombées d'accord sur ce point, les solutions extrêmes du litige consistaient soit à confirmer la résiliation, pour suivre ensuite les dispositions de l'article 42, soit à l'annuler, pour remettre les choses en l'état antérieur. Il y aurait encore des solutions intermédiaires. Le gouvernement portugais avait déclaré qu'il accepterait toute solution sans distinction ni réserve.

Ces solutions furent également éludées par les intéressés, qui préférèrent le système de l'indemnité pécuniaire, également adopté par leurs gouvernements, système avec lequel le gouvernement portugais dut transiger. Cela veut-il dire que le gouvernement portugais s'avouât convaincu dans la question fondamentale sur la légalité et la légitimité de l'acte par lui pratiqué, de façon qu'il ne resterait plus aujourd'hui qu'à statuer sur l'exécution et le mode d'application d'une sentence rendue sur le mérite et la valeur de cette question et des autres à elle subordonnées?

La réponse négative tombe d'elle-même sous la plume. Le gouvernement portugais ne s'est pas déclaré convaincu, pas plus qu'il n'a pu convaincre ses adversaires. Il a toujours maintenu ses affirmations et la partie adverse les siennes, et nul juge n'a encore prononcé de quel côté était le bon droit.

[1] Série R, pag. 17.

tentou, porém, desde o principio, que não fizera esbulho nem confiscação de especie alguma, porque a posse e administração do caminho de ferro, em que entrára por virtude do decreto da rescisão, eram meramente provisorias e resoluveis nos termos do proprio decreto.

A formula da indemnisação não significou, portanto, mais do que uma equivalencia da obrigação expressamente assumida pelo decreto e resultante do artigo 42.º, isto é, pagar o caminho de ferro em vez de o pôr em praça, e dar á rescisão o caracter definitivo que a reclamação dos interessados tornára provisorio.

Foi n'este sentido que se acceitou a formula de uma indemnisação a fixar, entendendo-se que aos interessados não convinha nem a formula da indemnisação pelo preço da venda em hasta publica, nem a reposição das cousas no estado anterior á rescisão, quando esta viesse a ser annullada.

Que rasões levassem os interessados a preferir esta formula de solução, melhor o saberão elles do que o governo portuguez; mas é de presumir que, alem de rasões de conveniencia financeira, militasse tambem a do receio de que, por falta de representação legal da companhia concessionaria, as outras soluções não pudessem achar legitimo cabimento perante o tribunal. Effectivamente, sendo as reclamações apresentadas em nome de quem construiu o caminho de ferro e para compensação dos capitaes estrangeiros n'elle empregados, o titulo directo que legalmente póde fundamentar o pedido dos reclamantes não é o contrato da concessão, mas sim o contrato de empreitada geral que tinham feito com a companhia concessionaria. Foi por virtude d'este contrato que elles adquiriram direitos e obrigações no tocante ao caminho de ferro, empregando capitaes de que ficaram credores para com a companhia concessionaria.

Seja como for, a questão está posta perante o tribunal nos termos do compromisso arbitral, e n'esse se ajustou, como convi-

Mais il a soutenu, dès le commencement du litige qu'il n'avait ni confisqué ni spolié les biens de personne, attendu que la prise de possession et l'administration du chemin de fer, par suite de la résiliation de la concession, étaient des mesures purement provisoires que les termes du décret permettaient d'apprécier et de résoudre.

Le système de l'indemnité ne signifiait donc pas autre chose que l'équivalence de l'obligation expressément acceptée par le décret et imposée par le contrat, savoir de payer le chemin de fer au lieu de le mettre en adjudication, et de donner à la résiliation le caractère définitif que la réclamation des intéressés n'avait fait que provisoire.

C'est dans ce sens que fut accepté le système d'une indemnité à fixer, puisque ces intéressés ne voulaient entendre parler ni de l'indemnité résultant du prix de vente aux enchères, ni du retour au *statu quo* précédent, dans le cas où la résiliation viendrait à être annulée.

Quels motifs purent induire les intéressés à préférer cette solution? Eux seuls le savent. Mais il est à présumer que, en dehors des raisons financières, ils obéirent à la crainte que le tribunal refusât de légitimer les autres solutions par suite du défaut de représentation légale de la compagnie concessionnaire. En effet, les réclamations étant produites au nom de la compagnie qui construisit le chemin de fer et comme compensation des capitaux étrangers employés à cet usage, le document direct qui peut servir de base à la demande des réclamants n'est point le contrat de concession, mais bien le contrat d'entreprise générale qu'ils avaient passé avec la compagnie concessionnaire. C'est en vertu de ce contrat qu'ils ont acquis des droits et contracté des obligations touchant la ligne de chemin de fer, et qu'ils y ont employé des capitaux pour la valeur desquels ils sont devenus créanciers de la compagnie concessionnaire.

De toutes manières la question se trouve soumise au tribunal dans les termes du compromis arbitral, et il y a été convenu,

nha e era indispensavel, dar toda a largueza de jurisdicção e competencia para a decisão da pendencia.

O artigo 1.º do compromisso estabelece o seguinte:

«Le mandat que les trois gouvernements sont convenus de confier au tribunal arbitral est de fixer, comme il jugera le plus juste, le montant de la compensation due par le gouvernement portugais aux ayants droit des deux autres pays par suite de la rescision de la concession du chemin de fer de Lourenço Marques et de la prise de possession de ce chemin de fer par le gouvernement portugais et de trancher ainsi le différend existant entre les trois gouvernements à cet égard.»

O tribunal tem portanto, como missão:

1.º Apreciar os actos da rescisão e da posse e determinar quaes as suas consequencias legitimas para com os *ayants droit*, sob o ponto de vista da compensação a que tenham direito;

2.º Fixar a somma d'essa compensação que seja devida pelo governo portuguez;

3.º Proceder n'este ponto pelo modo que entender mais justo;

4.º E resolver assim a pendencia dos tres governos.

O artigo 3.º torna a reproduzir a mesma formula quanto á missão do tribunal, mas precede-a com a seguinte definição da competencia que os tres governos concordaram em conferir ao tribunal:

«Le tribunal arbitral aura pleine compétence pour connaître des conclusions présentées par chacune des parties dans toute leur étendue et dans toutes leurs dépendances ou incidents; il rendra son jugement sur le fond de la cause et prononcera comme il jugera le plus juste sur le montant de l'indemnité, etc.»

É, portanto, fóra de duvida, que o tribunal tem toda a necessaria competencia para conhecer da questão do caminho de ferro de Lourenço Marques em toda a sua latitude, para a apreciar em todas as suas

ainsi que cela devait être, que les arbitres auraient pleins pouvoirs et entière compétence pour décider sur la matière du litige.

L'article 1er du compromis dit ce qui suit:

«Le mandat que les trois gouvernements sont convenus de confier au tribunal arbitral est de fixer, comme il jugera le plus juste, le montant de la compensation due par le gouvernement portugais aux ayants droit des deux autres pays, par suite de la rescision de la concession du chemin de fer de Lourenço Marques et de la prise de possession de ce chemin de fer par le gouvernement portugais, et de trancher ainsi le différend existant entre les trois gouvernements à cet égard.»

La mission du tribunal est donc:

1° D'apprécier les actes de résiliation et de prise de possession, et de déterminer leurs conséquences légitimes vis-à-vis des ayants droit, au point de vue de la compensation qui leur serait due;

2° De fixer le montant de la compensation à payer de ce chef par le gouvernement portugais;

3° De procéder à cet égard comme il jugera le plus juste;

4° De trancher ainsi le différend existant entre les trois gouvernements.

L'article 3 du compromis reproduit la même formule quant à la mission du tribunal, mais il la fait précéder de la définition suivante, relative à la compétence que les trois gouvernements sont convenus d'attribuer au tribunal:

«Le tribunal arbitral aura pleine compétence pour connaître des conclusions présentées par chacune des parties dans toute leur étendue et dans toutes leurs dépendances ou incidents; il rendra son jugement sur le fond de la cause et prononcera comme il jugera le plus juste sur le montant de l'indemnité, etc.»

Il est donc indubitable que le tribunal a pleine compétence pour connaître de la question du chemin de fer de Lourenço Marques en toute latitude, pour l'apprécier dans toutes ses différentes phases;

diversas phases, para aquilatar o procedimento do governo portuguez, da companhia concessionaria e dos interessados *ayants droit*, cada um no desempenho das obrigações que lhe impendiam pelos contratos respectivos e no uso dos direitos que pelos mesmos contratos lhe cabiam, para definir as responsabilidades de todos, e para decidir e julgar como entender mais justo o valor d'essas responsabilidades entre o governo portuguez e os interessados.

Não tem o governo portuguez que se arrecear da latissima jurisdicção que assim ficou competindo ao tribunal, sem embargo da situação desigual em que se encontra n'este pleito para com os outros dois governos. Para elles, arredada como está a questão previa, que não quizeram acceitar, sobre a competencia da arbitragem internacional para decidir um litigio d'esta ordem, não ha solução alguma que possa comprometter a dignidade do seu poder soberano como governos autonomos; emquanto para o governo portuguez ha actos da sua soberania sobre os quaes o tribunal tem de resolver para os effeitos do processo.

Desigual ainda porque, pedindo em nome de outrem e sem responsabilidade propria, os governos auctores figuram no pleito tão sómente para cohonestar o caracter internacional da arbitragem, sem que se julguem obrigados a allegar e a provar por sua conta a exactidão dos principios que estabeleceram durante a contenda diplomatica. As reclamações apaixonadas dos interessados virão naturalmente a ser reproduzidas perante o tribunal, em termos semelhantes aos de que usaram quando se dirigiram aos dois governos, e o governo portuguez que na discussão diplomatica, por dignidade propria, nem sequer fez allusão ás inconveniencias de linguagem e aos desmandos de criterio com que os seus actos foram apreciados e devassadas as suas intenções, ver-se-ha forçado a repellir com energia o ataque que lhe dirigem, e a ter de esmiuçar com repugnancia o trama em

pour juger la conduite du gouvernement portugais, ainsi que celle de la compagnie concessionnaire et des ayants droit dans l'accomplissement des devoirs qui incombaient à chacun d'eux en vertu de leurs contrats et dans l'usage des droits que ceux-ci leur conféraient; pour définir les responsabilités de tous, pour décider et juger comme il le croira équitable la valeur de ces responsabilités entre le gouvernement portugais et les intéressés.

Le gouvernement portugais n'a rien à redouter de l'étendue du pouvoir judiciaire dont le tribunal a été revêtu, en dépit de la situation désavantageuse dans laquelle ce gouvernement se trouve dans le présent procès à l'égard des deux autres gouvernements. Pour ces derniers, en effet, la question préalable rélative à la compétence de l'arbitrage international étant une fois écartée, comme elle l'est, aucune solution, quelle qu'elle soit, ne saurait compromettre la dignité de leur pouvoir souverain comme gouvernements autonomes; tandis que pour le gouvernement portugais, il y a des actes relevant de sa souveraineté sur lesquels le tribunal aura à se prononcer dans la solution de ce procès.

La situation du gouvernement portugais est encore moins avantageuse en ce sens que les gouvernements demandeurs, réclamant au nom de tiers et sans responsabilité personnelle, ne figurent dans le procès que pour légitimer le caractère international de l'arbitrage, sans qu'ils se croient obligés d'alléguer et de démontrer pour leur compte le bien fondé des principes qu'ils ont soutenus pendant le démêlé diplomatique. Les réclamations passionnées des intéressés seront naturellement reproduites devant le tribunal en termes semblables à ceux qu'ils ont employés quand ils les ont adressées à leurs gouvernements, et le gouvernement portugais qui, dans la discussion diplomatique, n'a même pas voulu, pour sa propre dignité, faire allusion aux inconvenances de langage et au défaut de jugement avec lesquels ses actes ont été appréciés et ses intentions dénaturées, se verra

que os interessados pretenderam envolvel-o.

O tribunal tem competencia para conhecer de toda a questão, e visto que aos interessados aprouve apresental-a principalmente sob o ponto de vista da moralidade dos actos, da integridade das intenções e da legitimidade dos fins, o governo portuguez descerá até esse campo, para que a sentença do tribunal, assim como tem de fazer direito entre as partes, faça luz perante o publico em tão escabroso assumpto.

forcé de repousser avec énergie les attaques dont il sera l'objet, et de débrouiller minutieusement toutes les mailles de la trame ourdie contre lui.

Le tribunal a compétence entière pour connaître de toute la question, et puisque les intéressés se sont plû à la présenter principalement au point de vue de la moralité de leurs actes, de l'intégrité de leurs intentions, de la légitimité de leurs buts, le gouvernement portugais, à son tour, descendra aussi sur ce terrain, afin que la sentence du tribunal, de même qu'elle fera droit aux réclamations des parties, puisse également jeter la lumière sur les péripéties scabreuses de cette affaire.

CAPITULO II

As questões do processo

SUMMARIO

Condensa-se a materia do debate sobre os seus pontos capitaes.— **A questão da ultima secção.**— Em que consiste a questão.— Prova official da insufficiencia dos estudos de 1882 pelas portarias de 3 de agosto de 1882 e 8 de junho de 1883.— A missão do engenheiro Machado em 1883. — A existencia da ultima secção resultou da verificação que então se fez quanto á situação da fronteira.— Communicação d'esse facto por officio de 20 de setembro.— A resposta do ministro a esse officio por officio de 26 de novembro.— Influencia do facto sobre a redacção de alguns artigos da concessão.— Especialisa-se a redacção dada ao artigo 38.°— Confronto da execução que de parte a parte se deu a esse artigo.— A portaria de 30 de outubro de 1884 e a reserva que n'ella se fez quanto á ultima secção.— A interpretação que se pretende dar a essa reserva não tem sombra de fundamento.— A carta do concessionario em 27 de junho de 1884.— A informação da repartição competente sobre essa carta em 12 de julho, e os tramites que seguiu o processo da approvação dos planos.— As declarações dos prospectos para a emissão das obrigações em 1886 e 1887.— A parte comica da accusação sobre este assumpto.— Motivos por que não se exigiu a apresentação do projecto da ultima secção antes do começo dos trabalhos em 1887.— Conclusões sobre este assumpto.— **A questão das tarifas.**— Considerações preliminares sobre a materia.— O exclusivo sobre tarifas scientifica e economicamente considerado.— É um privilegio inadmissivel quanto a emprezas exploradoras nas condições especiaes d'esta concessão.— As duvidas e hesitações que a empreza mostrou sempre a este respeito.—A questão está *re integra*.— Os quesitos que podem ser formulados sobre o assumpto.— Nem a concessão nem a proposta do concessionario se referiam a semelhante privilegio.— O que se deve concluir d'ahi.— Não se póde admittir a titulo de compensação implicita da falta de subvenção pecuniaria.— Analyse do argumento que se funda nas disposições respectivas dos estatutos e na approvação d'estes pelo governo.— O argumento tirado das declarações ministeriaes feitas em diversas epochas.— Analysam-se as declarações feitas em maio de 1885— Já as havia anteriores feitas em maio de 1884.— Em que circumstancias foram feitas e para que fim.— As declarações feitas em 31 de janeiro de 1888, seus motivos e intuitos.— As declarações parlamentares em abril de 1889.— A situação politica de então e a anterior.— Influencia que póde ter tido sobre a orientação governamental n'este assumpto.— Conclusões sobre o assumpto.— **A questão das relações com o Transvaal.**— Synthese das accusações a proposito da promessa do tramway.— Futilidade e inconsequencias da argumentação contraria.— A concessão de 17 de maio de 1884.—Termos em que foi tomada a iniciativa para as negociações respectivas.— Correspondencia preliminar.— O que significa o appello ao pro-

CHAPITRE II

Les questions du procès

SOMMAIRE

On condense la matière du débat quant aux points capitaux.— **La question de la dernière section.**— En quoi consiste la question.— La preuve officielle de l'insuffisance des études faites en 1882, vu les arrêtés ministériels du 3 août 1882 et du 8 juin 1883.— La mission de l'ingénieur Machado en 1883.— La dernière section est le résultat de la vérification qui a été faite alors quant à la situation de la frontière.— Communication de ce fait par la dépêche du 20 septembre 1883.— Ce que le ministre y a fait répondre par la dépêche du 26 novembre.— Influence de ce fait sur la rédaction de plusieurs articles de l'acte de concession.—La rédaction de l'article 38 doit être spécialisée sous ce point de vue.— On fait le parallèle de l'exécution de cet article, de part et d'autre.—L'arrêté ministériel du 30 octobre 1884 et la réserve qu'y a été faite quant à la dernière section.— L'interprétation de la partie adverse est dénuée de tout fondement.—La lettre du concessionnaire du 27 juin 1884.— Le rapport du département ministériel compétent sur cette lettre, le 12 juillet, et toute la suite des démarches quant à l'approbation des plans.— Les prospectus pour l'émission des obligations en 1886 et 1887.— Le côté comique de l'attaque des adversaires sur ce sujet.— Les motifs pour lesquels le gouvernement portugais n'a pas exigé la présentation des plans de la dernière section avant le commencement des travaux en 1887.— Conclusions.— **La question des tarifs.**— Considérations préliminaires sur la matière.— Le droit exclusif sur les tarifs d'après les principes scientifiques et économiques.— Inadmissibilité de ce droit quant aux entreprises pour l'exploitation des chemins de fer dans les conditions de celui de Lourenço Marques.— Les doutes et les hésitations de l'entreprise à l'égard de ce soi-disant privilège.— C'est une question *re integra*. — Les propositions à discuter sur ce sujet.— L'acte de concession et la soumission du concessionnaire ne faisaient aucune référence à ce privilège. — Ce qu'on en doit conclure. — On ne peut pas l'admettre à titre de compensation implicite du manque d'une subvention pécuniaire. — Analyse de l'argumentation adverse à propos des dispositions des statuts à cet égard et de l'approbation de ceux-ci par le gouvernement.— L'argument fondé dans les déclarations ministérielles qui ont été faites sur ce sujet.— Examen des déclarations faites au mois de mai de 1885.— Il y en avait déjà d'autres faites en mai de 1884.— Dans quelles circonstances et dans quel but on les a fait.— Les déclarations du 31 janvier 1888, leurs causes et leur but.— Les déclarations faites au parlement en avril 1889.— Ce qu'était la situation politique d'alors et d'auparavant.— Influence qu'il en a résulté sur l'orientation du gouvernement à cet égard.— Conclusions.— **La question des relations avec le Transvaal.**— Résumé des accusations contre la promesse du tramway.— Futilité et inconséquence de l'argumentation adverse.— La

jecto de accordo de 19 de janeiro de 1883.— A situação respectiva das partes quanto á negociação.— Exame detalhado sobre a marcha e termos da negociação.— O que se conclue d'esse exame.— O que vale a arguição de *secreta* dirigida quanto á convenção.— Refutação de toda a argumentação dos adversarios sobre o assumpto.— A questão das tarifas sob o ponto de vista da moralidade.— Motivos que se apresentam para a rejeição do accordo sobre as tarifas.— Apreciação critica do caso.— Considerações finaes.

convention du 17 mai 1884.— Dans quelles circonstances on a pris l'iniciative de cette négociation.— Correspondance préliminaire.— Ce que signifiait l'appel au projet d'accord du 19 janvier 1883.— La situation réciproque des parties dans cette négociation.— On examine en détail la marche et les termes de toute la négociation.— Ce que l'on en peut conclure.— Quelle valeur a l'accusation de *secrète* contre la convention.— Réfutation de tous les arguments sur ce sujet.— La question des tarifs au point de vue de la moralité.— Les spéculations sur cette matière.— Les motifs que l'on présente pour le rejet de l'accord sur les tarifs.— Appréciation critique sur ce sujet.— Considérations finales.

CAPITULO II

As questões do processo

Dissemos no capitulo precedente que o ponto capital d'esta pendencia, isto é, a resolução sobre a justiça ou injustiça da rescisão decretada, envolvia uma serie de questões que se poderiam classificar em tres grupos:

1.° Apreciação das circumstancias em que fôra decretada a rescisão;

2.° Apreciação do direito com que fôra decretada;

3.° Apreciação dos termos em que fôra decretada.

Toda a parte 2.ª da presente memoria, em que fizemos a historia circumstanciada dos factos, acompanhando a narração com a respectiva apreciação critica sobre os successos, é o estudo da questão sobre este triplice aspecto.

Todavia, não nos julgâmos dispensados de condensar por modo mais concreto toda a materia do debate, subordinando-a aos tres pontos que constituem os artigos capitaes de accusação contra o governo portuguez por parte dos seus adversarios.

Esses pontos são:

Em primeiro logar a questão da ultima secção, que é, de facto, o assumpto mais culminante em toda a materia do presente litigio.

Em segundo logar a questão das tarifas, a qual, sem ter a mesma importancia que a antecedente para a decisão do pleito, comprehende, todavia, um conjuncto de factos e de circumstancias que tomaram largo espaço na historia d'esta concessão.

CHAPITRE II

Les questions du procès

Nous avons dit, dans le chapitre précédent, que le point principal de ce litige, c'est-à-dire la décision sur le bien ou le mal fondé du décret de résiliation, comportait une série de questions qui pouvaient être classées en trois groupes, savoir:

1° Appréciation des circonstances qui ont motivé le décret de résiliation;

2° Appréciation du droit en vertu duquel cette mesure a été décrétée;

3° Appréciation des termes dans lesquels la résiliation fut décrétée.

Toute la seconde partie du présent mémoire, où nous avons décrit l'histoire détaillée des faits, en l'accompagnant de l'examen critique des évènements, résume l'étude de la question sous ce triple point de vue.

Nous ne nous croyons pas, toutefois, dispensés de condenser d'une manière plus concrète toute la matière du débat, en en subordonnant la discussion aux trois points qui constituent les principaux articles d'accusation contre le gouvernement portugais, de la part de ses adversaires.

Ces points sont les suivants:

D'abord la question de la dernière section qui, en réalité, est la partie la plus importante de tout ce qui se trouve en contestation.

En deuxième lieu la question des tarifs qui, sans avoir le même poids que la précédente pour la résolution du litige, comprend neanmoins un assemblage de faits et de circonstances qui occupe une grande partie de l'histoire de cette concession.

Em terceiro logar segue-se o ponto que poderemos designar sob a epigraphe — a questão das relações com o Transvaal.— É ponto tambem culminante, não tanto pelas necessidades da defeza contra accusações desnorteadas e ineptas, quanto pela conveniencia de pôr em parallelo a execução da concessão com a execução dos tratados e compromissos internacionaes.

SECÇÃO I

A questão da ultima secção

A obrigação da empreza — ninguem o contesta — era: effectuar á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prasos da concessão de 14 de dezembro de 1883, a construcção de um caminho de ferro que, partindo do porto de Lourenço Marques, fosse terminar na fronteira que separa este territorio do territorio do Transvaal.

Não se declarou, nem qual a extensão do caminho de ferro, nem qual o seu ponto *terminus* na fronteira. Todavia — e é ponto que tambem ninguem contesta —, a empreza não ficou com a liberdade de conduzir o traçado por onde lhe aprouvesse, nem de o construir a seu bel-prazer. Declarou-se expressamente que os planos teriam de ser submettidos á approvação do governo, indicaram-se as condições technicas a que ficavam subordinados, e fixaram-se os prasos dentro dos quaes a empreza era obrigada a apresental-os e a fazer a construcção. O governo, por sua parte, deveria fornecer á empreza os projectos do traçado já estudado por sua ordem, bem como todos os dados e esclarecimentos que tivesse reunido sobre o assumpto.

É n'este ponto que a materia começa a tornar-se contenciosa, levantando-se duvidas e questões que não resistem á singela exposição dos factos.

Contesta-se que o governo e os interessados soubessem da existencia da ultima

Il y a ensuite et en troisième lieu le point que nous pourrions classer sous l'épigraphe de «question des relations avec le Transvaal». C'est également un point de haute importance, moins par les exigences de la défense contre des accusations absurdes et ineptes, que par l'utilité d'établir un parallèle entre l'exécution de la concession et celle des traités et des engagements internationaux.

SECTION I

La question de la dernière section

L'obligation de l'entreprise, nul ne le conteste, était: d'effectuer, pour son compte et à ses risques et périls, aux termes, d'après les clauses et dans les délais indiqués par la concession du 14 décembre 1883, la construction d'un chemin de fer qui, partant du port de Lourenço Marques, aboutirait à la frontière séparant le territoire portugais de celui du Transvaal.

Ni l'extension du chemin de fer, ni son point terminus à la frontière ne furent déterminés. Cependant, et c'est aussi un point que personne ne songe à révoquer en doute, l'entreprise n'acquit pas la liberté de conduire le tracé par où bon lui semblerait, ni de construire la ligne à son bon plaisir. Il fut expressément déclaré que les plans seraient soumis à l'approbation du gouvernement portugais; on indiqua les conditions techniques auxquelles ils restaient subordonnés, et l'on fixa les délais dans lesquels l'entreprise était tenue de présenter les plans et d'effectuer la construction. Le gouvernement portugais, de son côté, devait fournir à l'entreprise les projets du tracé déjà étudié sur son ordre, de même que toutes les données ou les renseignements qu'il aurait déjà recueillis à ce sujet.

C'est là que la matière entre dans le domaine du contentieux, par suite de difficultés et de dissentiments qui surgissent et qui ne tiennent pas debout devant la simple exposition des faits.

On conteste que le gouvernement portugais et les intéressés connussent l'existence

secção ao tempo em que foram approvados os planos por portaria de 30 de outubro de 1884, e em que começou a correr o praso de tres annos fixado pelo artigo 40.º para a construcção do caminho de ferro.

Consequentemente, contesta-se tambem que o governo tivesse o direito de exigir da empreza, sem compensações, a construcção da ultima secção, e de lhe impor um praso definitivo para essa construcção, alem do praso de tres annos, já findo havia muito. É palpavel a importancia d'estes dois pontos, desde que o fundamento capital da rescisão foi o não se ter concluido a linha no novo praso fixado pela portaria de 24 de outubro de 1888.

Vejâmos agora como os factos se passaram.

O traçado pelo Incomati foi rapidamente delineado em fins de 1882 e apresentado ao governo em abril de 1883. Era um simples reconhecimento, em que se aproveitou um troço commum de outro traçado anterior estudado em 1879, e que, incluindo esse troço commum, media cerca de 82 kilometros, até um ponto em que o seu auctor julgou ser a passagem da linha fronteiriça, por occasião dos proprios estudos sobre o terreno.

A insufficiencia d'esses estudos como projecto definitivo não só foi desde logo declarada pelo seu auctor na respectiva memoria descriptiva, mas prova-se officialmente pelas portarias que precederam e se seguiram aos mesmos estudos.

De facto, na portaria de 3 de agosto de 1882[1], que mandou proceder a esses trabalhos, recommendava-se que elles fossem feitos com a maior rapidez possivel, sendo sufficiente que bastassem para dar uma idéa approximada das condições technicas da linha, da sua extensão e do seu grau de praticabilidade, a fim de se poder combinar com o Transvaal qual a directriz geral a

[1] Serie A, n.º 8-A, pag. 41.

de la dernière section à l'époque où les plans furent approuvés par l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884, et lorsque commença à courir le délai de trois ans fixé par l'article 40 pour la construction du chemin de fer.

Par conséquent on conteste au gouvernement portugais le droit d'exiger de l'entreprise, sans compensation d'aucune sorte, la construction de la dernière section et de lui imposer pour cette construction un délai définitif en plus de celui de trois ans, déjà écoulé depuis longtemps. L'importance de ces deux faits est manifeste, si l'on considère que la rescision de la concession fut principalement basée sur le non-achèvement de la ligne dans le nouveau délai fixé par l'arrêté ministériel du 24 octobre 1888.

Examinons comment les choses se passèrent.

Le tracé par l'Incomati fut rapidement ébauché à la fin de 1882 et soumis au gouvernement au mois d'avril 1883. Il consistait en une simple reconnaissance dans laquelle on utilisa un tronçon commun du tracé précédent, étudié en 1879, et qui, y compris cette section commune, mesurait environ 82 kilomètres jusqu'à un certain point que l'auteur du projet pensa devoir coïncider avec le passage de la ligne de frontière, lorsqu'il procéda aux études sur le terrain.

L'insuffisance de ces études comme projet définitif n'offrait pas le moindre doute; non seulement l'auteur l'avait déclaré dans son mémoire descriptif, mais les arrêtés ministériels qui précédèrent et suivirent ces études le prouvent officiellement.

Effectivement, l'arrêté ministériel du 3 août 1882[1], qui ordonna ces travaux, recommandait qu'ils fussent effectués le plus rapidement possible et uniquement en termes suffisants pour donner une idée approximative des conditions techniques de la ligne, de sa longueur et de son degré de praticabilité, afin que l'on pût arrêter avec le Transvaal la directrice générale à ado-

[1] Série A, nº 8-A, pag. 41.

preferir para o traçado do caminho de ferro nos dois territorios.

Mais concludentes são ainda as duas portarias de 8 de junho de 1883 [1], por serem documentos expedidos pelo governo depois de ter tomado conhecimento dos estudos feitos em 1882. A leitura d'essas portarias é muito interessante para o caso de que tratâmos, mas limitâmo-nos a transcrever alguns periodos mais frisantes.

Um contém a primeira das incumbencias de que foi encarregado, por essa occasião, o engenheiro Machado, auctor dos estudos de 1882. Era a seguinte:

«Estudo definitivo da directriz do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal, *segundo os reconhecimentos ultimamente feitos pelo engenheiro Joaquim José Machado.*»

Os outros periodos pertencem á segunda das referidas portarias, em que se davam instrucções ao engenheiro para o desempenho de toda a sua missão.

A portaria começa por dizer:

«Tendo, por portaria d'esta data, *sido ordenado o estudo definitivo da directriz do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal*, e bem assim varios outros estudos e execução de obras que se consideram urgentes para collocar aquelle porto e o respectivo districto nas condições mais favoraveis para o caso de se proceder á construcção do mencionado caminho de ferro;

«E muito convindo igualmente que se assegure a execução do traçado estudado dentro de territorio portuguez, reconhecendo a possibilidade de elle se prolongar sem difficuldade extraordinaria até Pretoria, através dos montes Drakensberg: Ha Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado da marinha e ultramar, por bem nomear o major de engenheria, Joaquim José Machado, *para proceder ao estudo definitivo d'aquella*

[1] Serie S, n.os 1 e 2.

pter pour le tracé du chemin de fer sur les deux territoires.

Les deux arrêtés ministériels en date du 8 juin 1883 [1] sont encore plus concluants, puisque ce sont des documents que le gouvernement fit élaborer après avoir pris connaissance des études faites en 1882. Bien que la lecture de ces arrêtés soit fort intéressante pour le cas qui nous occupe, nous nous bornerons à en reproduire seulement quelques passages des plus saillants.

L'un d'eux contient l'exposé de la mission confiée à cette occasion à l'ingénieur Machado, auteur des études de 1882, savoir:

«Etude définive de la directrice du chemin de fer de Lourenço Marques à la frontière du Transvaal, *d'après les reconnaissances récemment opérées par l'ingénieur Joaquim José Machado.*»

Les autres passages se rapportent au second des deux arrêtés ministériels précités, lequel contenait les instructions données à l'ingénieur Machado pour l'exécution de sa mission.

Ce document commençait comme suit:

«Attendu que par arrêté ministériel de la présente date, *il a été ordonné l'étude définitive de la directrice du chemin de fer de Lourenço Marques à la frontière du Transvaal,* ainsi que plusieurs autres études et l'exécution de travaux considérés comme urgents, afin de placer ce port et le district dont il est le chef-lieu, dans les conditions les plus favorables pour le cas où se réaliserait la construction du dit chemin de fer;

«Attendu qu'il est également de toute opportunité d'assurer l'exécution du tracé étudié sur le territoire portugais, et de vérifier la possibilité de son prolongement, sans difficultés extraordinaires, jusqu'à Pretoria à travers les monts Drakensberg: Sa Majesté le Roi, par le ministère de la marine et des colonies, ordonne que le major du génie Joaquim José Machado soit désigné *pour procéder à l'étude définitive*

[1] Série S, nos 1 et 2.

directriz, devendo partir com a maior brevidade para Lourenço Marques, e regular-se pelas seguintes instrucções no desempenho da commissão que lhe é incumbida.»

Seguem-se as instrucções, das quaes destacâmos os n.os 4, 5, e 8:

«4.ª Se o governo do Transvaal, como já fez constar ao governo, desejar que os estudos do caminho de ferro de Pretoria á fronteira portugueza sejam feitos sob a direcção do major Joaquim José Machado, fica este auctorisado a seguir desde logo para aquelle paiz, a fim de realisar no praso mais curto possivel aquelles estudos, que são considerados indispensaveis para bem se determinar a directriz definitiva da parte de caminho de ferro em territorio portuguez.

«5.ª Se o engenheiro Joaquim José Machado acceitar a commissão do governo do Transvaal, deixará, emquanto a desempenhar, de receber os vencimentos que lhe pertencerem, mas considerar-se-ha como desempenhando tambem uma commissão do governo portuguez para o fim de pugnar pela adopção da directriz que mais convenha ao nosso paiz, e para colher todas as informações que possam interessar o districto de Lourenço Marques, ficando obrigado a fazer um relatorio especial a tal respeito, e a mandar successivamente ao ministerio da marinha os esclarecimentos e indicações que julgue de interesse e que entenda deverem ser promptamente attendidos e considerados.

. . . . . .

«8.ª *Concluida* a sua commissão no Transvaal, procederá desde logo á execução dos trabalhos que especialmente lhe são incumbidos, e *de preferencia* ao estudo definitivo da directriz do caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira, em harmonia com o traçado que houver sido estudado da fronteira em direcção a Pretoria.»

Fica portanto provado até á saciedade que os estudos de 1882 eram um simples reconhecimento; que o governo reconhecia a necessidade de serem reduzidos a um pro-

de la susdite directrice, à l'effet de quoi il devra partir le plus tôt possible pour Lourenço Marques, et se diriger d'après les instructions suivantes pour l'accomplissement de la mission à lui confiée.»

Suivent les instructions dont nous extrayons les nos 4, 5 et 8:

«4° Si le gouvernement du Transvaal, ainsi qu'il en a déjà informé le gouvernement portugais, désirait que les études du chemin de fer de Pretoria à la frontière portugaise fussent faites sous la direction du major Joaquim José Machado, celui-ci est d'ores et déjà autorisé à se rendre dans ce pays, afin de réaliser, dans le plus court délai possible, ces études, qui sont considérées indispensables pour bien déterminer la directrice définitive de la partie du chemin de fer située sur le territoire portugais.

«5° Si l'ingénieur Joaquim José Machado accepte la mission du gouvernement du Transvaal, ses appointements lui seront retirés pendant tout le temps qu'il s'en acquittera, mais il sera considéré comme également commissionné par le gouvernement portugais dans le but de faire prévaloir l'adoption de la directrice qui conviendra le mieux à notre pays, et de recueillir tous les renseignements pouvant intéresser le district de Lourenço Marques. Il sera tenu de faire un rapport spécial à ce sujet et d'adresser, au fur et à mesure, au ministère de la marine toutes les informations et indications qu'il jugera intéressantes et qu'il croira de nature à être promptement prises en considération.

. . . . . .

«8° Aussitôt que sa mission au Transvaal *sera terminée*, mr. Machado procèdera sur-le-champ à l'exécution des travaux qui lui sont spécialement confiés, *et il fera de préférence* l'étude définitive de la directrice du chemin de fer de Lourenço Marques à la frontière, en harmonie avec le tracé qui aura été étudié entre la frontière et Pretoria.»

Il est donc prouvé jusqu'à l'évidence que les études de 1882 n'étaient qu'une simple reconnaissance; que le gouvernement portugais déclarait nécessaire de les transfor-

jecto definitivo; que este trabalho foi incumbido ao engenheiro Machado; e que este engenheiro deveria dar conta d'elle depois de concluido o estudo do traçado no territorio do Transvaal.

Bastariam estas conclusões para se não poder argumentar com os estudos de 1882, como sendo a base unica de todos os trabalhos a que a empreza concessionaria se obrigava. Deve parecer evidente, que o governo, entregando esses estudos, e a empreza, recebendo-os, os tomavam e consideravam como uma base incompleta e sujeita a rectificações, visto assim estar officialmente declarado e reconhecido. E n'estes termos, ainda que a rectificação d'esses estudos, dando em resultado uma nova secção, só se verificasse e fosse sabida depois da concessão, não seria menos concludente que a empreza tinha obrigação de construir essa nova secção dentro do praso fixado para toda a construcção.

Acontece, porém, que a rectificação foi feita e sabida officialmente em Lisboa não só antes da concessão, mas até antes d'esta ter sido solicitada.

Nos termos da segunda portaria de 8 de junho de 1883, o sr. Machado deveria partir com a maior brevidade, seguindo por França, onde teria de adquirir varios instrumentos indispensaveis para os trabalhos de que ía encarregado.

Partiu effectivamente a 11 de junho e chegou a Lourenço Marques a 2 de agosto. Em caminho, dirigiu de Moçambique um telegramma ao consul portuguez em Pretoria, avisando o da sua missão.

Chegado a Lourenço Marques fez mais do que isso, porque immediatamente escreveu uma carta ao secretario d'estado do Transvaal, participando-lhe a auctorisação que tinha para se encarregar dos estudos da linha do Transvaal e dizendo que ía partir para os trabalhos. Essa carta é de 3 de agosto de 1883[1] e contém diversos esclarecimentos interessantes, entre os quaes apontaremos o seguinte pedido:

[1] Serie S, n.º 3.

mer en un projet définitif; que ce travail fut confié à l'ingénieur Machado, et que celui-ci devait en rendre compte après avoir achevé l'étude du tracé sur le territoire transvaalien.

Ces conclusions suffiraient pour établir l'impossibilité d'argumenter des études de 1882, comme base unique de tous les travaux que l'entreprise concessionnaire s'était engagée à exécuter. Il semble évident que le gouvernement portugais, en livrant ces études, et l'entreprise, en les acceptant, les considéraient comme une base incomplète et sujette à des rectifications, puisque cela avait été officiellement déclaré et reconnu. Et en ces termes, en admettant que la rectification de ces études, donnant origine à une nouvelle section, n'eût été réalisée et connue qu'après la concession, il n'était pas moins concluant que l'entreprise était obligée de construire cette nouvelle section dans les limites du délai fixé pour toute la construction.

Or, la rectification fut faite et officiellement connue à Lisbonne non seulement avant que la concession fut octroyée, mais même avant qu'elle fut sollicitée.

Aux termes du second arrêté ministériel du 8 juin 1883, mr. Machado devait partir le plus tôt possible, en passant par la France, où il avait à faire l'acquisition de différents instruments indispensables pour les travaux dont il était chargé.

Il s'embarqua effectivement le 11 juin et arriva à Lourenço Marques le 2 août. Pendant la traversée, il adressa de Moçambique un télégramme au consul portugais de Pretoria, l'avisant de sa mission.

A son arrivée à Lourenço Marques, il écrivit immédiatement au secrétaire d'état du Transvaal, lui annonçant qu'il était autorisé à effectuer les études de la ligne transvaalienne, et lui disant qu'il allait partir pour ce travail. Cette lettre, en date du 3 août 1883[1], contient divers renseignements intéressants parmi lesquels nous reproduirons la demande suivante:

[1] Série S, nº 3.

«9° Il me sera très utile d'avoir auprès de moi un homme pratique du pays qui puisse indiquer les noms des lieux, rivières, montagnes, limites et noms des fermes, etc., et j'espère que votre gouvernement aura la bonté de me l'envoyer.»

Passados alguns dias, em 14 de agosto, partia effectivamente o sr. Machado para os trabalhos, com o pessoal e bagagem que reclamava o desempenho da sua laboriosa missão. Foi seguindo a vereda dos estudos de 1882, e, chegado ao ponto em que os terminára, começou o levantamento do novo traçado, proseguindo sempre a montante e pela margem direita do Incomati até proximo do ponto em que se dá a confluencia d'este rio com o Crocodilo ou Maguenha.

Chegado a esse ponto em 27 de agosto, encontrou ahi o homem pratico que requisitára ao governo do Transvaal, e que era um dos membros do conselho executivo da republica, o sr. Christiano Joubert, com quem já estivera em Pretoria, por occasião da missão de que fôra encarregado anteriormente pela portaria de 3 de agosto de 1882.

O sr. Joubert era um dos homens mais praticos no conhecimento da topographia do Transvaal, como elle proprio se inculcára na conferencia de 9 de janeiro d'esse anno entre o engenheiro Machado e o governo de Pretoria [1]. Então, quando se tratava apenas de saber se um traçado pelos valles do Incomati e do Crocodilo era praticavel e preferivel ao de qualquer outra zona, para ligação dos dois paizes, o sr. Joubert pronunciou-se calorosamente por esta directriz como a de mais facil execução, tendo o seu voto preponderado para que, sem mais exame, se combinasse dar essa orientação aos novos estudos.

Era este o pratico que o Transvaal mandára á fronteira para se encontrar com o engenheiro portuguez. Foi então que o sr. Machado reconheceu que os estudos de 1882 tinham ficado áquem da fronteira, e

[1] Veja-se serie A pag. 51.

«9° Il me sera très utile d'avoir auprès de moi un homme pratique du pays qui puisse indiquer les noms des lieux, rivières, montagnes, limites et noms des fermes, etc., et j'espère que votre gouvernement aura la bonté de me l'envoyer.»

Quelques jours plus tard, le 14 août, mr. Machado se dirigeait effectivement au lieu des travaux avec le personnel et les bagages que réclamait l'accomplissement de sa laborieuse mission. Il suivit la trace des études de 1882, et ayant atteint le point où il les avait jadis terminées, il commença le levé du nouveau tracé, continuant sa marche en amont, par la rive droite de l'Incomati, jusqu'à proximité du point de jonction de ce fleuve avec le Crocodile ou Maguenha.

Arrivé là le 27 août, mr. Machado y trouva l'homme pratique qu'il avait demandé au gouvernement transvaalien. C'était un des membres du comité exécutif de la république, mr. Christian Joubert, avec lequel il s'était déjà entretenu à Pretoria, à l'occasion de la mission dont il avait été antérieurement chargé par l'arrêté ministériel du 3 août 1882.

Mr. Joubert était un des hommes qui connaissaient le mieux la topographie du Transvaal, ainsi qu'il l'avait avoué lui-même lors de la conférence du 9 janvier de la même année entre l'ingénieur Machado et le gouvernement de Pretoria [1]. A cette époque, lorsqu'il s'agissait à peine de savoir si un tracé par les vallées de l'Incomati et du Crocodile était praticable et préférable à celui de toute autre zone, pour le raccordement des deux pays, mr. Joubert se prononça chaleureusement en faveur de cette directrice comme étant la plus facile à exécuter, et son avis fut assez prépondérant pour faire donner aux nouvelles études l'orientation qu'il préconisait.

C'était là l'homme pratique que le Transvaal avait envoyé à la frontière au devant de l'ingénieur portugais. Mr. Machado reconnut alors que les études de 1882 avaient été arrêtées en deçà de la frontière et que

[1] Voir série A, pag. 51.

que esta devia passar no ponto em que o esperára o delegado do Transvaal, e até onde estavam já feitos os novos estudos.

Ha uns poucos de documentos em que este facto vem narrado pelo proprio engenheiro Machado, dizendo o motivo do seu equivoco por occasião dos estudos de 1882.

Os que conhecemos e colligimos, porque outros haverá que não chegassem ao nosso conhecimento, são os seguintes:

1.° Um officio d'elle para o ministerio, em data de 20 de setembro de 1883, escripto quando os trabalhos iam no valle do Crocodilo, local d'onde é datado [1];

2.° A memoria descriptiva do traçado do Transvaal, datada de Lourenço Marques aos 14 de abril de 1885, redigida em francez e publicada n'esse anno pela sociedade de geographia de Lisboa [2];

3.° O relatorio de 20 de agosto de 1885, datado de Lisboa e dirigido ao ministro, dando conta da sua missão no Transvaal e de outros assumptos, e remettendo o projecto da ultima secção na fronteira [3];

4.° A conferencia que o sr. Machado fez na associação dos engenheiros civis de Lisboa, a proposito d'este caminho de ferro e do de Mossamedes, cujo traçado tambem lhe fôra incumbido [4].

D'esta conferencia, como muito elucidativa para o caso, transcrevemos já a parte essencial a pag. 77 e 78 da presente memoria.

Tambem para elucidação do assumpto, fizemos copiar a parte correspondente dos mappas de Jeppe, edições de 1868, 1877 e 1881, os quaes comparados com o mappa que fizemos coordenar sobre a rede dos caminhos de ferro no sul da Africa, mostram claramente a rasão e a natureza do engano em que foi induzido o sr. Machado em 1882 [5].

[1] Serie S, n.° 4.
[2] Serie B, n.° 6.
[3] Serie B, n.° 5.
[4] Serie S, n° 16.
[5] Veja-se Serie U, n.os 1 e 17.

celle-ci devait passer par le point où le délégué du Transvaal l'avait attendu, point jusqu'auquel les nouvelles études se trouvaient déjà réalisées.

Il existe plusieurs documents où l'ingénieur Machado lui-même raconte ce fait, en exposant le motif de son erreur, lors des études de 1882.

Ceux que nous connaissons et que nous avons pu nous procurer sont les suivants:

1° Une dépêche du 20 septembre 1883, adressée par mr. Machado au ministre, lorsque les travaux atteignirent la vallée du Crocodile [1];

2° Le mémoire descriptif du tracé du Transvaal, daté de Lourenço Marques le 14 avril 1885, rédigé en français et publié la même année par la société de géographie de Lisbonne [2];

3° Le rapport du 20 août 1885, daté de Lisbonne et adressé au ministre, dans lequel mr. Machado rendait compte de sa mission au Transvaal et fournissait d'autres renseignements, remettant en même temps le projet de la dernière section jusqu'à la frontière [3];

4° La conférence tenue par mr. Machado à l'association des ingénieurs civils de Lisbonne, à propos du même chemin de fer et de celui de Mossamedes, dont il avait été chargé de faire le tracé [4].

Nous avons déjà eu l'occasion de transcrire, pag. 77 et 78 du présent mémoire, le passage principal de cette conférence, qui élucide d'une manière plus que satisfaisante le sujet qui nous occupe.

A titre d'eclaircissement, nous avons encore fait copier la partie correspondante des cartes de Jeppe (éditions de 1868, 1877 et 1881), lesquelles, comparées à la carte que nous avons fait dresser du réseau des chemins de fer sud-africains, démontrent clairement les raisons qui ont pu induire en erreur mr. Machado en 1882 [5].

[1] Série S, n° 4.
[2] Série B, n° 6.
[3] Série B, n° 5.
[4] Série S, n° 16.
[5] Voir série U, nos 1 et 17.

O documento, porém, mais interessante para o caso é sem duvida o officio de 20 de setembro de 1883, cuja importancia nos obriga a transcrevel-o na integra.

É do seguinte teor:

«Ill.mo e ex.mo sr.—Tenho a honra de levar ao conhecimento de v. ex.ª que, tendo eu pedido ao governo de Pretoria a assistencia de um homem pratico e conhecedor do paiz, para me dar as informações de que eu carecesse, aquelle governo, accedendo á minha instancia, nomeou o sr. Joubert, membro do conselho executivo, que commigo se encontrou no dia 27 de agosto ultimo, na margem do rio Incomati, proximo á fronteira.

«Mostrou-me este senhor alguns pontos dos Libombos que officialmente, no seu paiz, são considerados pertencendo á linha que separa o Transvaal do territorio portuguez. De tal informação conclui que, sendo os Libombos uma cordilheira formada por uma serie de montes que correm sensivelmente parallelos uns aos outros, é a linha de cumiada da serra situada mais ao oeste, e que por este lado termina a cordilheira, que constitue a linha de fronteira. Esta linha atravessa o rio Incomati junto á confluencia do Crocodilo ou Anguenha, e a jusante d'ella. Apoiado nas indicações dos mappas que existem d'este paiz (com excepção do da ultima edição de Petermann), suppuz sempre que tal linha corresse mais a leste do que me indicou o sr. Joubert. A parte da linha ferrea que atravessa o territorio portuguez é por consequencia mais extensa do que indicam os estudos effectuados anteriormente, e mede mais 8:927^{m},60 para o traçado do Incomati. Esta ultima secção não terá nenhuma difficuldade de construcção, nem nenhuma obra de arte importante, e póde ser projectada em excellentes condições technicas. Os alinhamentos rectos medem 7:411^{m},81 e as curvas 1:515^{m},79. A differença de nivel dos seus pontos extremos é apenas 21^{m},21. O traçado apoia-se na margem direita do Incomati.

Mais le document le plus intéressant est, sans contredit, la dépêche du 20 septembre 1883, dont l'importance nous force à la transcrire textuellement.

Sa teneur est la suivante:

«Monsieur. — J'ai l'honneur d'informer votre excellence qu'ayant demandé au gouvernement de Pretoria l'assistance d'un homme pratique connaissant le pays, pour me donner les informations dont j'aurais besoin, le dit gouvernement, accédant à ma prière, a nommé mr. C. Joubert, membre du conseil exécutif, avec lequel je me suis rencontré le 27 août dernier sur le bord du fleuve Incomati, près de la frontière.

«Mr. Joubert m'a montré quelques points des Libombos qui sont, dans son pays, regardés officiellement comme appartenant à la ligne qui sépare le Transvaal du territoire portugais. J'ai conclu de ces renseignements que les Libombos, étant une chaîne formée par une série de montagnes qui s'élèvent sensiblement parallèles les unes aux autres, ce serait la ligne de faîte de la montagne située le plus à l'ouest et qui termine la chaîne de ce côté, qui constituerait la ligne de la frontière. Cette ligne traverse le fleuve Incomati près du confluent du Crocodile ou Anguenha et en aval de cette jonction. Appuyé sur les données des cartes qui existent de ce pays (exception faite de la dernière édition de Petermann), j'ai toujours supposé qu'une telle ligne courait plus à l'est que celle que mr. Joubert m'indiqua. La partie de la voie ferrée qui traverse le territoire portugais est par conséquent plus longue que celle indiquée par les études faites auparavant, et elle mesure 8:927^{m},60 de plus pour le tracé de l'Incomati. Cette dernière section n'offrira aucune difficulté de construction et n'aura aucun ouvrage d'art important, et elle peut être projetée dans des conditions techniques excellentes. Les alignements droits mesurent 7:411^{m},81 et les courbes 1:515^{m},79; la différence de niveau entre ses points extrêmes est à peine de 21^{m},21. Le tracé s'appuie sur la rive droite de l'Incomati.

Tendo partido de Lourenço Marques para o interior no dia 14 de agosto, foi a 27 do mesmo mez que o traçado chegou á linha da fronteira. Rogo a v. ex.ª se digne dizer-me, se até este dia os ordenados do pessoal technico e as despezas com os carregadores devem ser pagas pelo thesouro portuguez, como parece justo.

«No territorio do Transvaal, tenho até hoje estudado 47 kilometros, e n'esta extensão a via ferrea é facilmente praticavel, tendo apenas duas obras d'arte importantes, que são: uma ponte sobre o Incomati e outra sobre o Crocodilo.

«Mantenho boas esperanças de encontrar uma passagem facil através dos Drakensberg.

«Deus guarde a v. ex.ª Crocodilo, 20 de setembro de 1883.— Ill.mo e ex.mo sr. director geral do ultramar. = *J. Machado,* major de engenheria.»

Para complemento, transcrevemos tambem a resposta que da parte do ministro foi dada a este officio em 26 de novembro de 1883. É do teor seguinte:

«Ill.mo e ex.mo sr.— Encarrega-me s. ex.ª o ministro e secretario d'estado d'esta repartição de communicar a v. ex.ª, em resposta ao seu officio de 20 de setembro ultimo, que as despezas feitas com os estudos do caminho de ferro desde a partida de v. ex.ª de Lourenço Marques em 14 de agosto até 27 do mesmo mez, em que o traçado chegou á fronteira, devem ser pagas pelo governo portuguez.

«Deus guarde a v. ex.ª Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 26 de novembro de 1883.— Ill.mo e ex.mo sr. Joaquim José Machado. = O director geral, *Francisco Joaquim da Costa e Silva* [1].»

Poucos dias depois, em 30 de novembro de 1883, é que se apresentou ao ministro a primeira communicação official sobre a pretensão do sr. Mac-Murdo a esta concessão, communicação que se transformou na proposta de 6 de dezembro e que teve co-

[1] Serie S, n.º 5.

Étant parti de Lourenço Marques pour l'intérieur le 14 août, ce fut le 27 du même mois que le tracé atteignit la ligne de la frontière. Je prie votre excellence de vouloir bien me dire si les appointements du personnel technique et les frais des porteurs doivent être payés jusqu'à ce jour par le trésor portugais, ce qui semble juste.

«Jusqu'aujourd'hui j'ai étudié sur le territoire du Transvaal 47 kilomètres, et sur cette étendue la ligne ferrée est facilement exécutable, et il y aura seulement deux ouvrages d'art importants à construire, savoir: un pont sur l'Incomati et un autre sur le Crocodile.

«J'ai bon espoir de rencontrer un passage facile à travers le Drakensberg.

«Dieu garde votre excellence. Crocodile, le 20 septembre 1883. A son excellence le directeur général des colonies. = *J. Machado,* major du génie.»

Comme complément de cette dépêche nous transcrirons également la réponse du ministre, datée du 26 novembre 1883 et conçue comme suit:

«Monsieur. — Je suis chargé par son excellence le ministre et secrétaire d'état de ce département de vous communiquer, en réponse à votre dépêche du 20 septembre dernier, que les dépenses faites pour les études du chemin de fer depuis votre départ de Lourenço Marques, le 14 août, jusqu'au 27 de ce même mois, époque où le tracé atteignit la frontière, doivent être à la charge du gouvernement portugais.

«Dieu vous garde. Ministère de la marine et des colonies, le 26 novembre 1883. — A monsieur l'ingénieur Joaquim José Machado. — Le directeur général, *Francisco Joaquim da Costa e Silva* [1].»

Ce fut peu de jours après, le 30 novembre 1883, que le ministre reçut la première communication officielle touchant la demande de la concession par mr. Mac-Murdo, communication qui se transforma en la soumission du 6 décembre, et qui eut com-

[1] Série S, nº 5.

mo solução o contrato de 14 de dezembro do mesmo anno.

Era portanto officialmente sabido, ao tempo em que se requereu, se ajustou e se realisou a concessão, não só que a linha portugueza era mais extensa do que accusavam os estudos de 1882, mas tambem que a secção final na fronteira devia ter, segundo os apontamentos tomados no curso dos estudos, a extensão, numero de alinhamentos e cotas de nivelamento, indicadas pelo sr. Machado.

As informações e a resposta ministerial que sobre ellas recaíu eram de data tão recente, que não é licito duvidar por um momento do pleno conhecimento com que, de parte a parte, foi assignado o instrumento da concessão e dos intuitos com que se redigiram as suas clausulas quanto a este ponto.

Na conferencia acima citada dizia o sr. Machado que a sua informação devia ter influido para que no artigo 1.º da concessão, em vez de se marcar a extensão da linha, se usasse da seguinte periphrase: *caminho de ferro que, partindo do porto de Lourenço Marques, vá terminar na fronteira que separa o territorio portuguez do territorio do Transvaal.* Assim deve ter sido, porque todos os elementos que então existiam quanto ao traçado, quer os estudados em 1882, quer os que acabavam de ser estudados, não davam base segura para se estipular a extensão exacta do caminho de ferro. A periphrase traduz bem a situação das cousas, e as intenções do governo e dos concessionarios, porque a situação era a que acabâmos de ver, á face de todos os documentos transcriptos, e as intenções eram a construcção do caminho de ferro até á fronteira para se prolongar no territorio do Transvaal.

Onde, porém, se reconhece com maior clareza o conhecimento que todos tinham da situação das cousas quanto a estudos de traçado, é no artigo 38.º e nos artigos referentes ás condições da construcção.

me solution le contrat du 14 décembre de la même année.

Il était donc officiellement connu, à l'époque où la concession fut sollicitée, débattue et accordée, non seulement que la ligne portugaise avait une extension supérieure à celle accusée par les études de 1882, mais encore que le tronçon final près de la frontière aurait, suivant les notes prises au cours des études, la longueur, le nombre d'alignements et les cotes de nivellement indiqués par mr. Machado.

Les informations et la réponse ministérielle y relative portaient une date tellement récente qu'il n'est pas permis de douter un seul instant que, lors de la signature de l'acte de concession, les parties n'eussent pleine conscience de son contenu et du but qui avait présidé à la rédaction de ses clauses.

Dans la conférence que nous avons citée plus haut, mr. Machado déclarait que son information avait dû peser sur la manière dont l'article 1er de la concession avait été rédigé, en omettant de stipuler la longueur de la ligne, et en employant la périphrase suivante: *un chemin de fer qui, partant du port de Lourenço Marques, se terminera à la frontière séparant le territoire portugais de celui du Transvaal.* Il en fut probablement ainsi, car tous les éléments qui existaient à cette époque concernant le tracé, soit ceux étudiés en 1882, soit ceux des études qu'on venait d'opérer, ne fournissaient aucune base sûre et certaine pour pouvoir déterminer l'extension exacte du chemin de fer. La périphrase employée traduit bien l'état des choses, ainsi que les intentions du gouvernement et des concessionnaires, attendu que la situation était bien celle que nous venons d'exposer, telle qu'elle résulte des documents transcrits, et le but qu'on avait en vue était la construction du chemin de fer jusqu'à la frontière, de façon à le prolonger ensuite sur le territoire transvaalien.

Ce qui démontre néanmoins d'une façon irréfutable que les parties intéressées possédaient une connaissance parfaite de la situation des choses, c'est l'article 38 du contrat, ainsi que ceux qui se réfèrent aux conditions de la construction.

Quanto a condições de construcção escusâmos de repetir o que dissemos a pag. 92, comparando o ante-projecto de 1882 com a concessão de 1883. Basta lembrar que o projecto limitou o maximo das pendentes a 0m,015 e o minimo dos raios a 300 metros emquanto a concessão permittia respectivamente, 0m,025 e 150 metros.

Dadas taes differenças, é bem de ver que o ante-projecto não era mais do que uma orientação para servir de base ao projecto definitivo, se, como devia ter-se feito e não se fez, a empreza mandasse proceder aos seus estudos sobre o terreno.

Vejamos porém o artigo 38.°, cuja redacção não foi imposta pelo governo porque já se encontrava, pouco mais ou menos, na communicação de 30 de novembro e na proposta de 6 de dezembro.

A empreza obrigou-se a mandar um engenheiro a Lourenço Marques para proceder ao exame do traçado já estudado por ordem do governo portuguez, cujos projectos lhe seriam fornecidos, bem como todos os dados e esclarecimentos que o governo tivesse reunido sobre este assumpto.

O traçado já estudado por ordem do governo portuguez comprehendia: 1.°, uma secção do traçado estudado em 1879; 2.°, o ante-projecto estudado em 1882; 3.°, a ultima secção que acabava de ser estudada em 27 de agosto de 1883.

Do traçado de 1879 e do ante-projecto de 1882 existiam em Lisboa as plantas, os perfis, as memorias descriptivas, orçamentos e todas as demais peças instructivas. Dos estudos de 1883 havia apenas a noticia de se terem feito e dos seus resultados geraes. O artigo 38.° traduz perfeitamente este estado de cousas, dizendo que o governo teria de fornecer os projectos bem como *todos os dados e esclarecimentos que tivesse reunido a este respeito.* Os projectos eram os de 1879 e de 1882, e os dados e esclarecimentos referiam-se manifestamente á ultima secção, cujos estudos, apenas terminados no campo, não estavam

En ce qui concerne ces conditions, il est inutile de répéter ce que nous avons déjà dit, pag. 92, en comparant l'avant-projet de 1882 avec la concession de 1883. Il suffit de rappeler que le projet limitait le maximum des inclinaisons à 0m,015 et le minimum du rayon des courbes à 300 mètres, tandis que la concession tolérait respectivement 0m,25 et 150 mètres.

Avec de pareilles divergences, il est clair que l'avant-projet n'était qu'une orientation pour servir de base au projet définitif, si l'entreprise, ainsi qu'elle aurait dû le faire, avait procédé à ses études sur le terrain, ce qu'elle ne fit pas.

Examinons toutefois l'article 38, dont la rédaction n'a pas été imposée par le gouvernement portugais, car elle se trouvait déjà à peu près formulée dans la communication du 30 novembre et dans la soumission du 6 décembre.

L'entreprise s'obligea à envoyer un ingénieur à Lourenço Marques pour procéder à l'examen du tracé déjà étudié sur l'ordre du gouvernement portugais, et dont les projets devaient lui être fournis ainsi que toutes les données et renseignements que le gouvernement aurait recueillis à cet égard.

Le tracé dont le gouvernement avait ordonné l'étude comprenait: 1° une section du tracé étudié en 1879; 2° l'avant-projet étudié en 1882; 3° la dernière section dont l'étude venait d'être faite le 27 août 1883.

Du tracé de 1879 et de l'avant-projet de 1882, il existait à Lisbonne les plans, les profils, les mémoires descriptifs, les devis et toutes les autres pièces à l'appui. Des études de 1883, on savait seulement qu'elles avaient été offectuées, et l'on en possédait les résultats généraux. L'article 38 traduit parfaitement la situation des choses en disant que le gouvernement portugais fournirait les projets et *tous les renseignements réunis sur la matière.* Ces projets étaient ceux de 1879 et de 1882, et ces renseignements se référaient évidemment à la dernière section, dont les études, à peine terminées sur le terrain, ne pouvaient en-

nem podiam estar reduzidos a trabalho de gabinete.

Por isso, repetimos, que este artigo prova melhor do que nenhum outro o conhecimento que todos tinham da situação das cousas, e como conscientemente se pactuou o meio de facilitar á empreza o desempenho d'esta essencial e primordial obrigação. Se os projectos de 1879 e 1882 fossem completos, era evidente que o governo, facilitando-os á empreza, não tinha mais dados nem esclarecimentos que lhe fornecer.

Vejamos agora como o governo se houve para com a empreza quanto a este ponto, e se podia fazer mais do que fez.

Quanto a projectos, deu-lhe os que tinha, que eram o de 1882 e a parte commum do de 1879.

Quanto a dados e esclarecimentos, ordenou ao proprio auctor dos estudos, o sr. Machado, para que fosse expressamente a Lourenço Marques, a fim de se encontrar com o engenheiro da empreza e fornecer-lhe todos os esclarecimentos que pudesse.

Não sabemos que mais fosse possivel fazer n'aquellas circumstancias, porque ninguem, melhor do que o auctor dos estudos, poderia habilitar o engenheiro da empreza com elementos para o desempenho da sua missão.

O governo fez tudo quanto podia e tinha a fazer nos termos da concessão, quer se considere a sua letra expressa, quer o seu espirito.

Quer se considere a letra da concessão, porque o artigo 38.º não obrigou, nem podia obrigar, a dar mais do que o que existisse; nem os prasos fixados n'esse artigo se compadeciam com quaesquer delongas que permittissem aguardar o projecto definitivo que o engenheiro Machado fôra encarregado de elaborar pelas portarias de 8 de junho de 1883.

Quer se considere o espirito da concessão, porque, sendo sabidos os termos em que se encontravam os estudos officiaes do

core être converties en travail de bureau.

C'est pourquoi, nous le répétons, cet article démontre mieux que n'importe quel autre, combien les intéressés étaient au courant de ce qui se passait, et comment avait été consciencieusement combiné entre les parties le moyen de faciliter à l'entreprise l'exécution de cet engagement essentiel et primordial. Si les projets de 1879 et 1882 eussent été complets, il était évident que le gouvernement, en les mettant à la disposition de l'entreprise, lui livrait tous les renseignements qu'il avait à lui fournir.

Voyons maintenant qu'elle fut sur ce point la conduite du gouvernement portugais vis-à-vis de l'entreprise, et s'il pouvait faire plus que ce qu'il fit.

En ce qui concerne les projets, il lui fournit ceux qu'il possédait, c'est-à-dire, ceux de 1882 et la partie commune de celui de 1879.

Quant aux données et renseignements, il ordonna au propre auteur des études, mr. Machado, de se rendre exprès à Lourenço Marques pour y conférer avec l'ingénieur de la compagnie et l'aider de toutes les explications possibles.

Nous ne savons trop ce que le gouvernement pouvait faire de plus en ces circonstances, car personne mieux que l'auteur des études n'était à même d'éclairer l'ingénieur de l'entreprise dans l'accomplissement de sa mission.

Le gouvernement portugais fit donc tout ce qu'il pouvait et devait faire, au point de vue de la lettre aussi bien que de l'esprit de la concession.

Au point de vue de la lettre de la concession, parce que l'article 38 ne l'obligeait ni ne pouvait l'obliger à donner plus que ce qui existait; d'ailleurs, les délais stipulés dans cet article étaient incompatibles avec l'attente du projet définitif que l'ingénieur Machado avait été chargé d'élaborer suivant les arrêtés ministériels du 8 juin 1883.

Au point de vue de l'esprit de la concession, parce que l'état où se trouvaient les études officielles du chemin de fer, au mo-

caminho de ferro ao tempo em que a concessão foi requerida e realisada, é evidente que a intenção do governo e do concessionario foi que o projecto definitivo se elaborasse á face de tres ordens de elementos: as peças escriptas que existiam em Lisboa, as informações que o engenheiro Machado pudesse fornecer em Lourenço Marques e o exame do proprio terreno por parte do engenheiro da empreza.

O engenheiro Machado veiu expressamente de Pretoria a Lourenço Marques, para este effeito. Conferenciou com o engenheiro da empreza, informou-o da extensão total da linha e mostrou-lhe os seus apontamentos quanto á planta e perfil da ultima secção. Então já o sr. Machado tinha completado os trabalhos de campo quanto ao primeiro troço do Transvaal, e bem é de presumir que, mesmo a esse respeito, fornecesse ao engenheiro da empreza todas as informações que elle desejasse.

O que cumpria, portanto, ao engenheiro da empreza fazer, que não fosse aproveitar todos esses elementos e proceder ao levantamento de um traçado definitivo que viesse a ser submettido á approvação do governo?

Sabemos que nada d'isso se fez, que o engenheiro nem sequer tinha levado comsigo os projectos entregues em Lisboa, que não fez estudos alguns sobre o terreno, que a sua ida a Lourenço Marques, como elle proprio o disse a differentes pessoas, fôra meramente para preencher o cumprimento de uma formalidade e não para executar serviços como engenheiro de caminhos de ferro, que o praso foi correndo sem aproveitamento algum, que do mesmo modo se desperdiçou uma prorogação de sessenta dias concedida pelo governo, e que, como digno desfecho de tudo isto, os projectos voltaram ao governo no mesmo estado em que os tinha entregado á empreza.

Voltaram com a curiosa carta do concessionario, de que já nos occupámos a pag. 106, carta datada de Paris em 27 de junho de 1884 e recebida no ministerio da marinha, segundo o registo de entrada, em 7 de julho seguinte, isto é, cinco dias depois de

ment où la concession fut sollicitée et octroyée, étant connu de tous, l'intention du gouvernement portugais et celle du concessionnaire étaient évidemment que le projet définitif fût élaboré en présence de trois ordres d'éléments: les pièces écrites existant à Lisbonne, les renseignements que l'ingénieur Machado pourrait fournir à Lourenço Marques, et l'étude du terrain même par l'ingénieur de l'entreprise.

L'ingénieur Machado se rendit exprès dans ce but de Pretoria à Lourenço Marques, où il eut une entrevue avec l'ingénieur de l'entreprise, lui fit connaître l'extension de la ligne et lui communiqua ses notes touchant le plan et le profil de la dernière section. A cette époque mr. Machado avait déjà complété ses travaux de campagne sur le premier tronçon du Transvaal, et il y a tout lieu de penser qu'il en fournit à l'ingénieur de l'entreprise toutes les informations qu'il pouvait désirer.

Quel était donc le devoir de l'ingénieur de l'entreprise, si ce n'est d'utiliser tous ces éléments et de procéder au lever d'un tracé définitif pour le soumettre à l'approbation du gouvernement portugais?

Or, nous savons que rien de cela ne fut fait, que l'ingénieur n'avait même pas emporté avec lui à Lourenço Marques les projets remis à Lisbonne; que sa présence en cette ville, comme lui-même l'avoua à plusieurs personnes, n'avait d'autre but que de remplir une simple formalité, et non d'exécuter le moindre service comme ingénieur de chemins de fer; que le délai stipulé s'écoula sans qu'il fût mis à profit; que la prorogation de soixante jours accordée par le gouvernement eut absolument le même sort, et que, comme conséquence naturelle de ce que nous venons d'exposer, les projets retournèrent au gouvernement dans le même état où il les avait livrés à la compagnie.

Ils étaient accompagnés de la curieuse lettre du concessionnaire, dont nous nous sommes occupés à la page 106, lettre datée de Paris le 27 juin 1884, et reçue au ministère de la marine le 7 juillet suivant, d'après le régistre d'entrée, c'est-à-dire cinq jours

ter findado o praso! Assim, pois, n'um periodo de duzentos dias, quando o artigo 38.º só concedia cento e quarenta dias, a empreza não fez trabalho algum, nem de gabinete, nem de campo, não adiantou um passo sobre os estudos do engenheiro Machado e nem sequer aproveitou os esclarecimentos que este lhe forneceu sobre a ultima secção, para ao menos completar n'esse ponto os projectos recebidos em Lisboa, reduzindo a escripta e a desenho os apontamentos tomados no campo. Nem isso, ao menos, que era um trabalho de gabinete, a que as chuvas não podiam pôr estorvo!

O governo podia não ter concedido a prorogação, porque as chuvas foram um pretexto, como demonstrámos no logar citado. Bastará attender a que os estudos de 1882 tinham sido feitos em menos de dois mezes, e a que os da ultima secção acabavam de ser feitos em menos de treze dias.

O governo podia não considerar cumprido o artigo 38.º porque o concessionario não lhe apresentou trabalho algum novo e a sua obrigação era apresentar o projecto definitivo de toda a linha. Isso mesmo que apresentou, que não era mais do que uma copia do que recebêra em Lisboa, foi entregue no ministerio competente já fóra do praso.

O governo passou por cima d'estas faltas, e, em vez de rescindir a concessão ou de conceder novas prorogações, optou por um meio termo, que ao menos tinha a vantagem de pôr ponto no periodo provisorio da apresentação dos planos, para poder começar a correr o periodo definitivo em que a construcção tinha de ser feita. Esse meio termo foi approvar o ante-projecto de 1882 e a parte commum do de 1879, sem prejuizo da apresentação do projecto relativo á ultima secção.

A resalva que a portaria de 30 de outubro de 1884 estabeleceu a tal respeito não póde ser mais precisa nem mais categorica.

Depois de individualisar os planos apre-

après l'expiration du délai! Ainsi donc, pendant une période de deux cents jours, alors que l'article 38 n'en accordait que cent-quarante, l'entreprise n'effectua aucun travail de bureau ni de campagne. Elle n'avança point d'un seul pas les études de l'ingénieur Machado, n'utilisa même pas les renseignements qu'il lui avait fournis sur la dernière section pour compléter au moins sous ce rapport les projets reçus à Lisbonne, en transportant sur le papier les notes prises sur le terrain. Pas même ce travail de bureau, que la saison pluvieuse ne pouvait pourtant entraver!

Le gouvernement portugais eût été dans son droit en refusant la prorogation, car les pluies n'étaient qu'un prétexte, ainsi que nous l'avons démontré. Pour s'en convaincre, il suffira de rappeler que les études de 1882 avaient été faites en moins de deux mois, et que celles de la dernière section venaient d'être achevées en moins de treize jours.

Le gouvernement portugais était fondé à ne pas considérer comme accomplies les dispositions de l'article 38, puisque le concessionnaire n'avait présenté aucun travail nouveau, alors qu'il s'était engagé à soumettre le projet définitif de toute la ligne. Le document même qu'il produisit n'était que la copie de celui qu'il avait reçu à Lisbonne, et encore ce document ne parvint-il au ministère qu'après le délai fixé pour sa présentation!

Le gouvernement passa l'éponge sur toutes ces fautes, et, au lieu de résilier la concession ou d'accorder de nouvelles prorogations, il opta pour un juste milieu qui, au moins, avait l'avantage de clore la période provisoire de la présentation des plans et de fixer le point de départ du délai dans lequelle la construction devait s'effectuer. Ce juste milieu consista à approuver l'avant-projet de 1882 et la partie commune de celui de 1879, sans préjudice de la présentation du projet relatif à la dernière section.

La réserve que l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884 établit à cet égard ne saurait être plus précise ni plus catégorique.

Après avoir individualisé les plans pré-

sentados e de declarar que são a transcripção dos estudos feitos em 1879 e 1882 pelo engenheiro Machado, com as respectivas extensões, a portaria approva-os com a seguinte resalva: *e sem prejuizo da apresentação do projecto relativo á ultima parte da linha ferrea junto á fronteira.*

Esta expressissima resalva, que até poderia parecer superflua para uma empreza que tratasse de cumprir fielmente as suas obrigações, antolhou-se aos actuaes interessados como uma das maiores difficuldades para o seu systema de argumentação.

Todo o seu intuito é fazer acreditar que o governo portuguez só teve conhecimento da existencia da ultima secção em agosto de 1885, quando o engenheiro Machado lhe entregou o projecto respectivo, relatando o equivoco que tivera nos estudos de 1882; e bem assim, que a companhia só mais tarde teve conhecimento d'esse facto, quando o mesmo engenheiro entregou esse projecto ao empreiteiro em julho de 1887.

Ora a resalva da portaria de 1884 minava pela base todo esse plano de ataque, porque provava que governo e empreza sabiam perfeitamente que os planos approvados eram incompletos e que havia uma secção final da linha ferrea, cujo plano teria tambem de ser submettido á approvação do governo.

Para saírem d'este aperto occorreu-lhes uma idéa extravagante, que nem a propria companhia concessionaria jamais se lembrou de aventar. Foi a de quererem explicar a resalva da portaria como uma contemplação do governo para com uma duvida ou difficuldade exposta pelo concessionario na sua carta de 27 de junho.

Vale a pena esmiuçar esta interpretação para se comprehender bem toda a sua inanidade. Como o seu fim é provar que o governo não sabia da existencia da ultima secção n'aquella occasião, segue-se que bastaria fazermos a prova do contrario, para que se devesse concluir que tal interpretação era absolutamente improcedente.

sentés, et avoir déclaré qu'ils étaient la copie des études faites en 1879 et 1882 par l'ingénieur Machado, avec leurs longueurs respectives, l'arrêté ministériel les approuve avec la clause suivante: *et sans préjudice de la présentation du projet relatif à la dernière partie du chemin de fer près de la frontière.*

Cette réserve excessivement éloquente, qui aurait pu paraître superflue à toute entreprise désireuse de tenir ses engagements, devint pour les intéressés actuels une des plus grandes difficultés créées à leur système d'argumentation.

Tout leur but est de faire accroire que le gouvernement portugais ne connût l'existence de la dernière section qu'en août 1885, lorsque l'ingénieur Machado lui remit le projet y relatif, en exposant l'erreur qui s'était glissée dans ses études de 1882, et que la compagnie ne fut saisie de ce fait que plus tard, quand le même ingénieur déposa ce projet entre les mains de l'entrepreneur en juillet de 1887.

Mais, la réserve contenue dans l'arrêté ministériel de 1884 minait par la base tout ce plan d'attaque, car elle prouvait que le gouvernement et l'entreprise savaient fort bien que les projets approuvés étaient incomplets, et qu'il y avait une section complémentaire de la ligne dont le projet devait être également soumis à l'approbation du gouvernement.

Pour sortir de cette impasse, les intéressés conçurent une idée extravagante que la compagnie concessionnaire même ne songea jamais à éventer. Ce fut celle d'attribuer la réserve de l'arrêté ministériel à une déférence du gouvernement à l'égard du concessionnaire, en vue des difficultés par lui exposées dans sa lettre du 27 juin.

Il vaut la peine d'examiner de près la portée de cette interprétation pour bien en comprendre l'inanité. Son but principal étant de démontrer que le gouvernement ignorait à cette occasion l'existence de la dernière section, il s'en suit qu'il suffirait de prouver le contraire pour en conclure qu'une pareille interprétation est absolument dénuée de fondement.

Queremos, porém, admittir a hypothese de que por outros documentos não fosse possivel provar que o governo sabia da existencia da ultima secção, a fim de demonstrar por absurdo toda a incongruencia da interpretação.

A passagem da carta de 27 de junho diz textualmente o seguinte:

«2 The Government shall allow the company to establish its own gradient and curves, for the reason that it is now reported that the junction of the two lines at the Transvaal border, according to the surveys, are not on a level but on the contrary, the Transvaal line is 60 metres above or higher than the Portuguese section. Without radical changes in both lines this would necessitate an inclined plane of 60 metres at the junction.

«The two railways may be made to meet on a level, by removing all restrictions as to the gradients and curves, *but without the longitudinal section of the Transvaal line, no detailed plan can be submitted,* and I can therefore see no other way but for the Government to grant the company the absolute right to establish its own grades and curves, without consultation.»

As palavras que puzemos em italico demonstram que o proprio concessionario sabia que os planos apresentados não eram completos e que reconhecia a obrigação de os completar. Era uma desculpa de não cumprir integralmente, no praso marcado, a obrigação do artigo 38.º

Attentemos, porém, na duvida e consideremos os meios que se propunham para a resolver. O concessionario propunha um de dois meios: ou completa liberdade para a empreza de adoptar as pendentes e as curvas que lhe aprouvesse; ou fazer-se um plano inclinado de 60 metros na juncção das duas linhas. O primeiro meio estava fóra de questão, por ser uma solução expressamente indeferida pelo n.º 6 da portaria, que não consentia alterações de curvas ou de pendentes sem approvação do

Supposons toutefois, dans le but de bien mettre en relief l'absurdité de cette induction, que d'autres documents fissent défaut pour établir que le gouvernement portugais connaissait l'existence du dernier tronçon.

Un passage de la lettre du 27 juin dit textuellement ce qui suit:

«Le gouvernement permettra à la compagnie de déterminer les rampes et les courbes, car on prétend maintenant que, suivant les études effectuées, les deux lignes ne sont pas de niveau à leur jonction sur la frontière du Transvaal, la ligne transvaalienne se trouvant plus élevée de 60 mètres que la section portugaise. A moins de changements radicaux dans ces deux lignes, on serait donc obligé d'établir un plan incliné de 60 mètres au point de jonction.

«On peut ramener les deux lignes à un même niveau si l'on écarte toute restriction pour les courbes et les rampes, mais *sans la section longitudinale de la ligne du Transvaal, aucun plan détaillé ne peut être présenté.* Le seul moyen que je vois de sortir de cette difficulté est que le gouvernement accorde à la compagnie le droit absolu de fixer librement les rampes et les courbes, sans être obligée de le consulter à ce sujet.»

Les mots que nous avons écrits en italique démontrent que le concessionnaire même savait fort bien que les plans présentés n'étaient pas complets, et qu'il reconnaissait l'obligation de les compléter. C'était de sa part une excuse pour se soustraire à l'exécution des dispositions de l'article 38 dans le délai stipulé à cet effet.

Admettons toutefois le doute et considérons les moyens que le concessionnaire proposait pour résoudre ce point litigieux, savoir de deux choses l'une: ou la liberté pleine et entière, pour l'entreprise, d'adopter les pentes et les courbes qu'elle jugerait convenables, ou la construction d'un plan incliné de 60 mètres à la jonction des deux lignes. Le premier moyen c'était une solution expressément interdite par l'article 6 de l'arrêté ministériel, lequel ne tolérait aucunes modifications dans les courbes et

governo ou da fiscalisação e dentro dos limites do contrato. Restava portanto a segunda solução, como sendo aquella a que, no caso de tal interpretação, se referia a resalva da portaria. Quer dizer: o governo approvava os planos, suppondo-os completos; mas, preoccupado com a duvida do concessionario, resalvava lhe o direito de formular e apresentar o projecto de um plano inclinado para vencer a differença de nivel das duas linhas na fronteira!

Escusado é insistir mais no absurdo de tal interpretação, porque a verdade é que ha documentos muito expressos para provar aquillo de que realmente se tratava, e para demonstrar que a duvida do concessionario foi devidamente qualificada na occasião como um disparate. É ver, como a repartição competente desfiou o caso na sua informação de 12 de julho de 1884. O engenheiro do ministerio, que, em seguida a essa informação, declarou estar perfeitamente de accordo com ella, dizia dois dias depois em informação separada:

«A differença de nivel, que se diz existir entre o *terminus* da directriz estudada no territorio portuguez e a origem da directriz estudada no territorio transvaaliano, e á qual se attribue a grandeza de 60 metros, é um disparate de tal ordem que ninguem o póde acreditar.»

Pois, no entender dos interessados, foi a esse disparate que o governo teve em vista attender quando fez exarar na portaria a alludida resalva!

Felizmente, ha documentos muito expressos para provar de que se tratava, sem necessidade de se recorrer a interpretações cerebrinas. Parte d'esses documentos são os que já transcrevemos, quando tratámos de provar que, ao tempo da concessão, era cousa perfeitamente sabida e entendida o estado em que se encontravam os estudos do caminho de ferro, a rectificação dos estudos de 1882 e a existencia

dans les pentes que le gouvernement ou le contrôle n'eussent approuvées et qui dépasseraient les limites prévues au contrat. Restait donc l'autre solution comme etant celle à laquelle se rapporterait la réserve de l'arrêté ministériel, au cas où l'interprétation des intéressés serait acceptée. En d'autres termes: le gouvernement aurait approuvé les plans en les considérant comme complets; mais, préoccupé des doutes du concessionnaire, il lui aurait reconnu le droit de formuler et de soumettre le projet d'un plan incliné, destiné à compenser la différence de niveau des deux lignes à la frontière!

Il est inutile d'insister davantage sur l'absurdité d'une pareille interprétation, car il y a des documents qui prouvent bien ce dont il s'agissait et démontrent que le doute signalé par le concessionnaire fut taxé immédiatement de dérisoire. Il n'y a qu'à voir comment le département ministériel compétent instruisit l'affaire dans son rapport du 12 juillet 1884. L'ingénieur du ministère, qui signa aussi ce rapport et en appuya complètement les assertions, disait deux jours après dans un autre rapport ce qui suit:

«La différence de niveau qui, dit-on, existe entre le terminus de la directrice étudiée sur le territoire portugais et l'origine de la directrice étudiée sur le territoire transvaalien, différence que l'on estime à 60 mètres, est une folie de telle nature que personne ne saurait la prendre au sérieux.»

Et cependant, de l'avis des intéressés, c'est cette folie que le gouvernement portugais aurait prise en considération, lorsqu'il fit insérer dans son arrêté la réserve dont nous avons parlé ci-dessus!

Heureusement les documents ne manquent pas pour démontrer catégoriquement ce dont il s'agissait, sans avoir besoin de recourir à des interprétations fantaisistes. Plusieurs de ces documents ont déjà été reproduits, lorsque nous avons prouvé qu'au temps de la concession personne n'ignorait l'état où se trouvaient les études du chemin de fer, la rectification des études de 1882 et l'existence d'une dernière section d'environ 9

de uma ultima secção, de 9 kilometros proximamente, alem do traçado comprehendido pelos estudos de 1882.

Tanto bastava, parece-nos, para se concluir que, ao tempo da approvação dos planos, não podiam estes factos deixar de ser tambem conhecidos e de merecerem a attenção do governo.

Mas temos documento directo para provar que assim foi; documento que, apesar de incluido na respectiva collecção official mandada publicar pelo ministerio da marinha, os interessados omittem nas suas reclamações.

É a citada informação de 12 de julho de 1884, cuja parte respectiva ficou transcripta a pag. 110. Ahi se avivou, de modo categorico, a recordação do que se sabia quanto á ultima secção, o facto de ter sido estudada pelo engenheiro Machado na campanha de 1883, bem como o de elle estar procedendo então aos trabalhos de gabinete.

A repartição, interpretando a passagem da carta de 27 de junho como equivalente a um pedido de construir essa ultima secção sem dependencia da approvação do governo para os planos respectivos, oppõe-se abertamente a semelhante permissão e lembra que o trabalho do sr. Machado chegará muito a tempo de ser examinado e approvado.

Esta informação é a base de todo o processo que se seguiu quanto á approvação dos planos, e tudo lhe ficou subordinado. O engenheiro do ministerio concordou com ella, como se vê na sua parte final[1]. Esse engenheiro deu depois uma informação sobre a parte technica, em que qualificou de disparate incrivel a differença de nivel de 60 metros. O ministro mandou ouvir a junta consultiva de obras publicas, a quem o processo foi remettido com todos os documentos, incluindo as citadas informações. A junta deu o seu parecer em 11 de agosto,

[1] Veja-se serie D, n.º 8 *in fine*, pag. 13.

kilomètres au delà du tracé compris dans les études de 1882.

Il n'en faudrait pas d'avantage, à notre avis, pour conclure qu'au temps de l'approbation des projets, les faits que nous venons d'exposer ne pouvaient moins que d'être connus et d'attirer l'attention du gouvernement.

Mais nous possédons un document qui le démontre d'une manière péremptoire, document que les intéressés omettent de citer dans leurs réclamations, bien qu'il fasse partie de la collection officielle publiée par le ministère de la marine.

C'est le rapport précité du 12 juillet 1884, dont la partie respective a été reproduite à la page 110 du présent mémoire. Ce document remémore d'une manière catégorique tout ce que l'on savait à propos de la dernière section, les études dont elle fut l'objet de la part de l'ingénieur Machado pendant la campagne de 1883, ainsi que les travaux auxquels il procédait à cette époque.

Le département du ministère, considérant le passage susdit de la lettre du 27 juin comme équivalent à une demande pour construire le dernier tronçon indépendamment de l'approbation du gouvernement en ce qui touchait les projets y relatifs, se prononce ouvertement contre une pareille autorisation, rappelant que le travail de mr. Machado arriverait parfaitement à temps pour être examiné et approuvé.

Ce rapport devint la base du dossier relatif à l'approbation des plans et tout lui fut subordonné. L'ingénieur du ministère en appuya les conclusions, ainsi qu'on peut le voir à la fin du dit rapport[1]. Ce même ingénieur fournit plus tard un rapport sur la partie technique en classant d'extravagante et dérisoire l'hypothèse des 60 mètres de différence de niveau. Le ministre voulut connaître l'avis du comité consultatif des travaux publics, auquel le dossier fut communiqué, accompagné de tous les documents à l'appui, y compris les rap-

[1] Voir série D, n° 8 *in fine*, pag. 13.

analysando os planos apresentados e commentando as alterações e auctorisações reclamadas na carta de 27 de junho. O processo voltou ao ministerio da marinha, e ahi a repartição competente tornou a informar sobre elle, recapitulando as conclusões da junta consultiva, e apreciando-as[1]. É uma informação de 25 de agosto, cuja conformidade com a informação anterior de 12 de julho não póde ser contestada, porque ahi se lê:

«Quanto ás modificações indicadas pelo concessionario, a junta conformou-se no seu parecer com o que por esta repartição fôra dito na sua anterior informação.»

Foi sobre esta informação, e na sua propria data, que recaiu o despacho ministerial mandando passar a portaria conforme o parecer da repartição, menos n'um ponto relativo ao levantamento da caução.

A portaria de 30 de outubro tinha de ser o corollario de todo este processo; e que corollario se podia tirar do que fica exposto, senão que os planos apresentados eram approvados sem prejuizo da apresentação do projecto relativo á ultima secção?

Como negar, em vista de tudo isto, que a portaria se referiu expressamente á ultima secção, e que aquella resalva impunha á empreza a obrigação de completar o traçado e de fazer toda a construcção dentro de tres annos, a contar da mesma portaria?

Que significa e que valor tem para o caso, que a portaria diga a extensão da linha estudada em 1882, e que o projecto d'essa linha tivesse qualquer indicação de fronteira no seu perfil longitudinal?

Contesta, porventura, alguem o equivoco que se deu nos estudos de 1882, quanto á situação da fronteira?

[1] Vejam-se os documentos n.os 58, 59, 61, 64 e 65, a pag. 77, 78, 79, 93 e 94 da collecção official publicada pelo ministerio da marinha.

ports précités. Le comité émit son opinion le 11 août, après avoir analysé les plans présentés en commentant les changements et les autorisations réclamés par la lettre du 27 juin. Le dossier revint au ministère de la marine, où le département compétent fit de nouveau rapport sur la matière en récapitulant et appréciant les conclusions du comité consultatif[1]. Son rapport est daté du 25 août et sa conformité avec le rapport précédent du 12 juillet ne saurait être contestée car on y lit:

«Quant aux modifications indiquées par le concessionnaire, le comité, dans sa consultation, est d'accord avec les assertions émises par ce département dans son précédent rapport.»

Ce fut en suite de ce rapport et à la même date, que le ministre fit élaborer son arrêté conformément à l'avis du département, sauf sur le point concernant le retrait du cautionnement.

L'arrêté ministériel du 30 octobre devait être le corollaire de toute cette procédure; et quel autre corollaire pouvait-on tirer de ce qui vient d'être exposé, si ce n'est que les plans soumis étaient approuvés sans préjudice de la présentation du projet relatif à la dernière section?

Comment peut-on nier, en présence de ce qui vient d'être dit, que l'arrêté ministériel se référait expressément à la dernière section et que la réserve y introduite imposait à l'entreprise l'obligation de compléter le tracé et d'effectuer toute la construction dans un délai de trois ans à partir de la date du même arrêté?

Que l'arrêté ministériel indique la longueur de la ligne étudiée en 1882, et que le projet de cette ligne contienne une indication de frontière dans son profil longitudinal, quelle portée et quelle valeur ces circonstances peuvent-elles avoir?

Quelqu'un, par hasard, révoque-t-il en doute l'erreur qui s'est glissée dans les études de 1882, relativement à la situation de la frontière?

[1] Voir les documents nos 58, 59, 61, 64 e 65 de la collection officielle publiée par le ministère de la marine, pag. 77, 78, 79, 93 et 94.

Não é precisamente o inverso d'essa contestação tudo quanto se lê nos documentos que temos transcripto, a fim de provar que esse trabalho tinha sido um mero reconhecimento, sujeito a rectificações depois de novos estudos a que se mandou proceder?

Pois que! Entrega-se á empreza tudo quanto havia de estudos sobre o traçado; dão-se-lhe todos os esclarecimentos que havia sobre o assumpto; proroga-se-lhe o praso para o exame do terreno; acceita-se-lhe como projecto definitivo o mesmo trabalho que o governo considerára provisorio e incompleto: e quando o governo, condescendendo com tudo isto, toma a cautela, que até poderia parecer superflua, de dizer que a sua approvação é sem prejuizo da apresentação do projecto da ultima parte da linha, ainda se ha de vir dizer que a intenção da portaria não foi referir-se á ultima secção?

Ha porém mais, porque ha documentos emanados das proprias emprezas que attestam o conhecimento que ellas tinham da existencia da ultima secção e da extensão total da linha ferrea.

São os prospectos para a emissão das obrigações, tanto por parte da companhia concessionaria, em 1886, como por parte da companhia ingleza, em 1887.

Esses prospectos, desenvolvendo o calculo do rendimento provavel da linha ferrea, computam a despeza da exploração a tanto por kilometro e em relação a 90 kimetros. Esta confissão embaraça hoje os interessados, que não sabem explicar como é que os prospectos disseram a verdade n'este ponto.

A companhia ingleza começa por se desculpar, dizendo que o prospecto da sua emissão foi copia do da companhia portugueza. Depois, para desculpar esta, diz que a referencia a 90 kilometros talvez fosse devida ao pouco habito que ha em Inglaterra de reduzir as medidas inglezas a kilometros, e como a extensão da linha se dizia ser pouco mais ou menos de 52 milhas, a ninguem passaria pela idéa, que os 90 kilometros não eram a equivalencia de 52

N'est-ce pas précisément le contraire que l'on lit dans les documents que nous avons transcrits dans le but de prouver que ce travail avait été une simple reconnaissance, sujette à des rectifications après les nouvelles études qui avaient été ordonnées?

Eh! quoi! On remet à l'entreprise toutes les études qu'on possédait sur le tracé; on lui fournit tous les renseignements dont on disposait; on lui accorde la prorogation du délai fixé pour l'examen du terrain; on accepte comme définitif le même projet que le gouvernement considérait comme provisoire et incomplet: et lorsque le gouvernement, condescendant à tout cela, prend à peine la précaution, que d'aucuns diraient superflue, de déclarer que son approbation est donnée sans préjudice de la présentation du projet de la dernière partie de la ligne, se peut-il que l'on vienne dire que l'arrêté ministériel ne visait nullement la construction du dernier tronçon!

Mais il y a plus: plusieurs documents émanant même des entreprises témoignent qu'elles avaient parfaitement connaissance de l'existence de ce dernier tronçon et de l'extension totale de la ligne.

Ce sont les prospectus répandus pour l'émission des obligations, soit par la compagnie concessionnaire en 1886, soit par la compagnie anglaise en 1887.

Ces prospectus, en exposant le calcul du revenu probable du chemin de fer, estiment les frais d'exploitation à tant par kilomètre sur la base de 90 kilomètres. Cet aveu embarasse aujourd'hui les intéressés, qui ne peuvent expliquer comment les prospectus ont dit la vérité sur ce point.

La compagnie anglaise commence par se défendre en disant que le prospectus de son émission était la copie de celui de la compagnie portugaise; puis, pour excuser cette dernière, elle insinue que l'allusion aux 90 kilomètres provient peut-être du peu d'habitude que l'on a en Angleterre de réduire les mesures anglaises en mesures métriques, et que l'extension indiquée du chemin de fer étant d'environ 52 milles, personne ne pouvait croire que les 90 kilo-

milhas. Depois, ainda, lembra a explicação de que talvez se tivesse querido computar em 90 kilometros as linhas de resguardo e os desvios. De todo este arrazoado deprehende-se bem quanto aquella confissão os incommoda para ligar o tecido da sua argumentação.

E por isso sempre diremos, que é indifferente para o caso saber se os prospectos foram ou não copiados um do outro, porque o importante é ter-se feito aquella declaração para o publico, em ponto tão essencial como era o do rendimento provavel da linha.

Da explicação que teria por fim computar na extensão de um caminho de ferro as linhas de resguardo e os desvios para o effeito do calculo sobre as despezas da exploração, nem vale a pena tratar. Seria caso virgem e sem precedentes.

Conclue-se, portanto, que a propria companhia ingleza sabia, ao tempo da sua constituição, que o caminho de ferro deveria vir a ter a extensão de 90 kilometros, por ser sobre essa base que calculou o rendimento provavel do mesmo caminho. E nada prova em contrario o facto de ter limitado a 82 kilometros o contrato da construcção com o empreiteiro Tancred, por isso que, não conhecendo ainda o projecto da ultima secção, e não o tendo estudado para o submetter á approvação do governo, nem ella nem o empreiteiro tinham elementos seguros para incluirem no mesmo contrato a construcção da parte approvada e da parte ainda não approvada.

Por outro lado deve notar-se que, sendo da maxima urgencia, tanto para o governo como para as companhias, o começo immediato dos trabalhos em continuação dos que estavam feitos na primeira secção, nada é de admirar que se não tivesse exigido como condição previa o estudo e a approvação do projecto relativo á ultima secção, pois que a sua construcção dependia da construcção

mètres ne fussent pas l'équivalent de ces 52 milles. Ensuite la compagnie anglaise objecte encore que peut-être on voulut comprendre dans ces 90 kilomètres les embranchements et les voies de garage. Ce que l'on voit, d'après leurs moyens de justification, c'est que les intéressés se trouvent embarassés par l'aveu contenu dans les prospectus, et qu'ils ne savent plus comment souder la chaîne de leur argumentation.

Pour le cas qui nous occupe, nous dirons qu'il est complètement indifférent de savoir si les prospectus ont ou n'ont pas été copiés l'un sur l'autre. L'important est que l'on ait fait une telle déclaration au public sur un point aussi essentiel que celui du revenu probable de la ligne.

Quant à l'argument tendant à faire croire que dans la longueur d'un chemin de fer on ait voulu comprendre les voies de garage et les embranchements à l'effet de calculer les dépenses de l'exploitation, point n'est besoin de le discuter. Ce serait un cas nouveau et sans précédents.

On conclut de tout ce qui précède que la compagnie anglaise, à l'époque de sa constitution, savait très-bien que l'extension du chemin de fer devait être de 90 kilomètres, puisque c'est sur cette base qu'elle calcula le revenu probable de la ligne; et le fait de l'avoir limitée à 82 kilomètres dans le contrat passé avec l'entrepreneur Tancred n'est pas une preuve du contraire, attendu que, ne connaissant pas encore le projet de la dernière section et ne l'ayant pas étudié pour le soumettre à l'approbation du gouvernement, ni la compagnie ni l'entrepreneur ne disposaient d'éléments sûrs pour réunir dans un même contrat la construction de la partie approuvée et de celle qui ne l'était pas encore.

D'ailleurs, il y a lieu de remarquer que l'ouverture immédiate des travaux, en continuation de ceux déjà faits dans la première section, étant aussi urgente pour le gouvernement que pour les compagnies, il n'est pas étonnant qu'on n'ait point exigé, comme condition préalable, l'étude et l'approbation du projet relatif au dernier tronçon, puisque sa construction dépendait de

da parte da linha já approvada e durante esta construcção facil era examinar sobre o terreno o projecto da ultima secção.

N'estes termos, o primeiro cuidado do engenheiro Machado, apenas chegou a Lourenço Marques para fiscalisar os trabalhos da construcção, foi enviar aos engenheiros da companhia o projecto da ultima secção, como informou ao governo em officio de 2 de agosto de 1887[1]:

«Logo que cheguei fiz tirar copias da ultima secção do traçado na extensão de 9 kilometros proximamente, e enviei-as officialmente ao representante da companhia.»

Estes são os factos e não poderá deixar de parecer á face d'elles, que o projecto da ultima secção foi presente e lembrado na occasião mais opportuna e com antecedencia mais que sufficiente para ser estudado e revisto sobre o terreno, como tambem para ser executado dentro do praso do artigo 40.º

Chegámos ao ponto em que o ataque dos adversarios, pretendendo ser violento, não passa de ser comico.

Porque é que o governo portuguez, tendo recebido o projecto da ultima secção em agosto de 1885, só em junho de 1887 é que o fez entregar á companhia?

Mudando as settas em grelhas, redarguimos: «Porque é que a companhia deixou correr todo esse periodo, e mais o que decorreu desde outubro de 1884, sem ter pedido o projecto ao governo, sem ter mandado fazer estudos alguns sobre o terreno, sem ter dado o menor passo para cumprir a expressa resalva da portaria de 30 de outubro de 1884?

Ella é que era obrigada a apresentar o projecto da ultima secção ao governo; ella é que se tinha desculpado da falta de apresentação d'esse projecto por não ser conhecida a secção longitudinal do Transvaal; ella é que tinha obrigação de se habilitar competentemente para a construcção por

[1] Serie J, n.º 1.

celle de la partie de la ligne déjà approuvée, et que pendant cette construction il était facile d'examiner sur le terrain le projet du dernier tronçon.

Dans ces circonstances, le premier soin de l'ingénieur Machado, aussitôt arrivé à Lourenço Marques pour contrôler les travaux, fut d'envoyer aux ingénieurs de la compagnie le projet de la dernière section, ainsi qu'il en informa le gouvernement portugais dans sa dépêche du 2 août 1887[1]:

«Dès mon arrivée, j'ai fait prendre des copies de la dernière section du tracé sur la longueur de 9 kilomètres environ, et je les ai envoyées officiellement au représentant de la compagnie.»

Voilà les faits, tels qu'ils se passèrent. Personne ne pourra croire, après leur exposition, que le projet de la dernière section n'a pas été présenté et rappelé, à l'occasion la plus opportune, avec une anticipation plus que suffisante pour être étudié et revu sur le terrain, et aussi pour être exécuté dans les limites du délai stipulé à l'article 40.

Nous voici arrivés au point où l'attaque des adversaires, à force de vouloir être violente, n'en devient que plus comique.

Pourquoi le gouvernement portugais, disent-ils, ayant reçu le projet de la dernière section au mois d'août 1885, ne l'a-t-il remis à la compagnie qu'en juillet 1887?

Intervertissons les rôles, et répliquons à notre tour: Pourquoi la compagnie a-t-elle laissé écouler cette période, ainsi que le délai commencé en octobre 1884, sans avoir réclamé le projet au gouvernement, sans avoir ordonné les études sur le terrain, sans avoir fait la moindre démarche pour exécuter la réserve exprimée dans l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884?

C'est elle qui était tenue de soumettre au gouvernement le projet de la dernière section. C'est elle qui s'était excusée de ne pas l'avoir fait, en alléguant l'ignorance de la section longitudinale transvaalienne. C'est elle qui était obligée de se mettre en mesure d'exécuter la construction par une

[1] Série J, n.º 1.

meio de um estudo consciencioso sobre o terreno; e se as chuvas impediram que isso se fizesse nos duzentos dias que teve para esse effeito, como desculpar-se da mesma inercia e da mesma incuria durante dois annos e meio?

Os interessados que respondam a estas interrogações, porque a resposta quanto ao governo portuguez parece nos tão simples como obvia de dar.

O projecto veiu para o ministerio em fins de 1885, quando a companhia portugueza estava luctando com as maiores difficuldades, tentando todos os expedientes de que fizemos menção no logar competente.

Seguiu-se o periodo dos trabalhos feitos pelo governo quanto á primeira secção, periodo de indecisão quanto ao destino da companhia portugueza, quando o proprio sr. Mac-Murdo pretendeu acabar com ella, e quando o proprio governo via crescer a necessidade de ter de rescindir a concessão.

Que admira, dadas todas essas circumstancias, que o governo não instasse com a companhia pela apresentação do projecto da ultima secção, quando a respeito da parte que estava approvada e a respeito de todas as demais obrigações da empreza nada havia de cumprido e realisado, e quando era o proprio governo que estava fazendo a construcção e adoptando variantes ao traçado approvado?

Quanto ao mais, dizer-se que o governo portuguez guardou machiavelicamente os planos para apparecer com elles em occasião azada, de modo a exercer pressão sobre as companhias, é uma allegação verdadeiramente irrisoria e flagrantemente contradictoria. Se o governo guardava os planos com esse intuito de pressão, como é que deixou correr todo o periodo em que a pressão podia apoquentar a companhia, para vir a aproveitar a occasião em que tudo parecia correr de harmonia e a contento de todos?

Temos passado em resenha todos os elementos da questão relativa á ultima secção,

étude consciencieuse sur le terrain. Et si les pluies l'en avaient empêchée, pendant les deux cents jours qui lui furent accordés à cet effet, comment explique-t-elle son inertie et sa négligence pendant deux ans et demi?

Aux intéressés à répondre à toutes ces demandes, car la réponse de la part du gouvernement portugais est aussi simple que facile.

Le projet parvint au ministère à la fin de 1885, alors que la compagnie portugaise se trouvait aux prises avec les plus graves difficultés et cherchait à sortir de sa situation par tous les moyens que nous avons indiqués.

Survint ensuite la période des travaux effectués par le gouvernement dans la première section, période d'incertitude et d'indécision relativement au sort de la compagnie portugaise, lorsque mr. Mac-Murdo lui-même essaya de l'anéantir, et que le gouvernement portugais vit s'accroître la nécessité de résilier le contrat.

Qu'y a-t-il d'extraordinaire, après toutes ces circonstances, à ce que le gouvernement n'ait pas insisté auprès de la compagnie sur la présentation du projet de la dernière section, lorsque la compagnie n'avait fait aucun des travaux approuvés, ni accompli ses engagements, et lorsque c'était le gouvernement lui-même qui effectuait la construction de la ligne et adoptait des variantes au tracé approuvé?

Dire après cela que le gouvernement portugais garda machiavéliquement les projets entre ses mains, pour les produire à l'occasion la plus opportune, de manière à exercer une pression sur la compagnie, c'est là une allégation véritablement dérisoire et d'une contradiction flagrante. En effet, si le gouvernement avait conservé les projets dans ce but, comment a-t-il pu laisser passer toute la période où cette pression pouvait créer de graves embarras à la compagnie, pour présenter justement les documents à l'occasion où les choses paraissaient s'arranger à la satisfaction de tous?

Nous avons examiné en détail tous les éléments de la question relative à la der-

a saber: a natureza provisoria e incompleta dos estudos de 1882; as providencias que se tinham adoptado para os substituir por um projecto definitivo; a rectificação que soffreram pelos estudos de agosto de 1883, dando em resultado uma nova secção de cerca de 9 kilometros; a communicação official que d'esse facto se fez para Lisboa e a resposta que se lhe deu, confirmando-o; a influencia que esses factos tiveram sobre a redacção de alguns artigos da concessão; o modo como o governo habilitou a empreza para o estudo do traçado; a incuria com que esta se houve quanto ás obrigações do artigo 38.°; a benevolencia de que o governo usou para com a empreza sobre este ponto; o modo como correu o processo da approvação dos planos e as referencias expressas que por essa occasião se fizeram á ultima secção; a resalva que a tal respeito se consignou na portaria de 30 de outubro de de 1884; a refutação dos argumentos com que se pretende invalidar o legitimo sentido d'essa resalva; os factos capitaes que se seguiram depois que o engenheiro Machado entregou o projecto ao governo até que o entregou á companhia constructora.

Resumindo, concluimos o seguinte:

1.° Era sabida e conhecida officialmente, ao tempo da concessão, a existencia da ultima secção da linha ferrea estudada em agosto de 1883.

2.° O governo entregando ao concessionario os projectos que tinha em seu poder, quanto aos estudos feitos em 1879 e 1882, e ordenando ao engenheiro Machado que fosse pessoalmente a Lourenço Marques encontrar-se com o engenheiro da empreza, para lhe dar os esclarecimentos convenientes quanto aos ultimos estudos, fez tudo quanto tinha a fazer e podia fazer, para facilitar á empreza o cumprimento do artigo 38.°

3.° Do modo irregular, abusivo e deslei xado, como a empreza se houve a tal respeito, não cabe ao governo portuguez a menor responsabilidade para com a empreza, porque antes, ao contrario, se demonstra ter usado de grande benevolencia para com

nière section, savoir: la nature provisoire et incomplète des études de 1882; les mesures adoptées pour les remplacer par un projet définitif; la rectification introduite dans ces études, par suite de celles effectuées en août 1883, d'où résulta une nouvelle section d'environ 9 kilomètres; la communication officielle adressée à ce sujet à Lisbonne, et la réponse qui lui fut donnée; l'influence que ces faits exercèrent sur la rédaction de plusieurs articles de la concession; la manière dont le gouvernement portugais vint en aide à l'entreprise pour les études du tracé; la négligence de cette dernière quant aux obligations prescrites par l'article 38; la condescendance dont le gouvernement usa sur ce point vis-à-vis de l'entreprise; la façon dont fut conduite la question de l'approbation des projets et les mentions spéciales qui furent alors faites de la dernière section; la réserve consignée dans l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884; la réfutation des arguments par lesquels la partie adverse prétend dénaturer le vrai sens de cette réserve; les événements principaux qui eurent lieu depuis que l'ingénieur Machado remit le projet au gouvernement jusqu'à l'occasion où la compagnie constructrice en prit livraison.

En résumant, nous pouvons conclure:

1° L'existence du dernier tronçon du chemin de fer étudié en août 1883 était officiellement connue de tous à l'époque de la concession.

2° Le gouvernement portugais en livrant au concessionnaire les projets des études de 1879 et de 1882 qu'il avait en sa possession, et en ordonnant à l'ingénieur Machado de se rendre personnellement à Lourenço Marques pour fournir à l'ingénieur de l'entreprise les renseignements sur les dernières études, fit tout ce qu'il pouvait et avait à faire pour faciliter à cette dernière l'exécution de l'article 38.

3° Quant à la façon irrégulière, abusive et négligente, dont l'entreprise se conduisit depuis lors, le gouvernement portugais ne saurait en avoir aucune responsabilité vis-à-vis de l'entreprise, car il est pleinement démontré, au contraire, qu'il usa d'une ex-

ella em todo o periodo destinado ao estudo, apresentação e approvação dos planos do caminho de ferro.

4.° A existencia da ultima secção da linha ferrea foi assumpto lembrado, ponderado e considerado em todo o processo da approvação dos planos, resultando d'ahi o ter-se approvado o projecto apresentado pelo concessionario com a expressa declaração de que essa approvação era sem prejuizo da apresentação do projecto relativo á ultima parte da linha ferrea.

5.° Essa reserva significou a solução intermedia entre os extremos, ou de rescindir a concessão por falta do cumprimento do artigo 38.°, ou de uma nova e segunda prorogação do praso estabelecido n'esse artigo.

6.° Adoptando essa solução o governo usou de benevolencia para com a empreza, dando-lhe tempo a que durante o largo periodo de tres annos fixado para a construcção pudesse ter occasião de estudar e examinar devidamente o traçado, o que ella de modo algum fizera no praso especial que se fixára para esse effeito.

7.° Ficou, portanto, bem entendido que o praso do artigo 40.° começou a correr, para todos os effeitos, desde a portaria de 30 de outubro de 1884, com a resalva, porém, de que não se poderia encetar a construcção da ultima secção sem que o projecto respectivo fosse apresentado ao governo.

8.° A ignorancia d'estes factos por parte da companhia ingleza não é de acceitar, dadas as relações de intimidade em que ficaram as duas companhias e a referencia expressa dos *prospectus* á extensão dos 90 kilometros; mas quando o fosse, nenhuma influencia poderia tal circumstancia ter quanto ao direito do governo e quanto ás obrigações da companhia concessionaria, no tocante á ultima secção, por isso que o governo nada tinha que ver quanto aos contratos entre as duas companhias e quanto

cessive condescendance à son égard pendant toute la période destiné aux études, à la présentation et à l'approbation des plans du chemin de fer.

4° L'existence de la dernière section de la ligne avait été rappelée et ne fut jamais perdue de vue pendant la durée des formalités concernant l'approbation des plans. Elle eut même comme résultat l'approbation du projet soumis par le concessionnaire avec la déclaration expresse que cette approbation était sans préjudice de l'obligation d'avoir à présenter le projet relatif à la dernière partie de la ligne.

5° Cette réserve comportait la solution intermédiaire entre les deux moyens extrêmes à adopter, savoir: résilier la concession, faute de l'accomplissement de l'article 38, ou accorder une seconde prorogation du délai stipulé dans ce même article.

6° Par l'adoption de cette solution le gouvernement portugais usa d'indulgence envers l'entreprise, en lui donnant, pendant la longue période de trois ans fixée pour la construction, le temps plus que suffisant pour étudier et examiner le tracé, études et examens qu'elle n'avait nullement réalisés pendant la durée du délai spécialement arrêté dans ce but.

7° Il devint donc bien établi et entendu que le délai de l'article 40 commençait à courir, pour tous effets, à partir de la date de l'arrêté ministériel du 30 octobre 1884, sous réserve toutefois que la construction du dernier tronçon ne pourrait être commencée sans que le projet y relatif ne fût soumis, au préalable, à l'approbation du gouvernement.

8° L'ignorance de ces faits de la part de la compagnie anglaise n'est pas admissible, étant donné les rapports intimes entre les deux compagnies et la référence expresse des prospectus à la longueur de 90 kilomètres; mais quand même cette ignorance aurait existé, pareille circonstance ne saurait affecter d'aucune manière les droits du gouvernement et les obligations de la compagnie concessionnaire en ce qui avait trait à la dernière section, attendu que le gouvernement n'avait pas à s'ingérer dans les

ao modo como ajustaram as condições da empreitada geral.

9.° Finalmente, o governo não encobriu nem recusou cousa alguma, relativamente aos estudos da ultima secção. Era sabido que o sr. Machado os tinha concluido conjunctamente com os do Transvaal como se declara no relatorio d'estes, impresso e publicado em 1885, documento de que ambas as companhias, como directamente interessadas, não podem allegar ignorancia. Se o governo não insistiu pela apresentação immediata do projecto, como era seu direito e como poderia ter feito com grave risco para a empreza, foi para não aggravar inutilmente a situação periclitante d'esta, e porque a construcção se estava então fazendo por conta do proprio governo.

SECÇÃO II

A questão das tarifas

Se ha assumpto complexo, embaraçado e difficil de tratar em materia de caminhos de ferro, é certamente este que se refere á questão das tarifas, quer o consideremos sob o ponto de vista do interesse das emprezas exploradoras, quer sob o ponto de vista do interesse publico representado pelo estado.

Estas duas ordens de interesses deveriam, em boa rasão, correr parallelamente, sem grandes desvios na applicação dos principios, sem grandes antinomias nos resultados a tirar de tal applicação. Ao interesse publico não póde aproveitar a ruina das emprezas, do mesmo modo que a estas não póde convir a ruina ou o prejuizo dos interesses geraes que um dado caminho da ferro foi destinado a servir.

Toda a solução, portanto, que tenda a sacrificar uma a outra ordem de interesses, a permittir antinomias manifestas de applicação, a conduzir á ruina das emprezas ou ao prejuizo dos fins a que a linha ferrea for destinada, a estabelecer, n'uma palavra, o exclusivo da acção reguladora,

contrats passés entre les deux compagnies, ni dans la façon dont les conditions de l'entreprise générale avaient été convenues.

9° Enfin, le gouvernement portugais ne cacha ni ne refusa de fournir aucun renseignement relatif aux études de la dernière section. Personne n'ignorait que mr. Machado avait terminé ces études en même temps que celles du Transvaal, ainsi que le déclare son rapport au sujet de ces dernières, imprimé et publié en 1885, document auquel les deux compagnies étaient directement intéressées et dont elles ne peuvent alléguer l'ignorance. Si le gouvernement portugais n'a pas insisté sur la présentation immédiate du projet, comme il aurait pu le faire au grave détriment de l'entreprise, c'est pour ne pas aggraver la situation précaire de cette dernière, et aussi parce que la construction de la ligne, à cette époque, se faisait pour le compte du gouvernement lui-même.

SECTION II

La question des tarifs

S'il existe une question complexe et difficile à traiter en matière de chemins de fer, c'est, sans contredit, celle qui a trait aux tarifs, soit qu'on la considère au point de vue de l'intérêt des entreprises d'exploitation, soit qu'on l'envisage sous le rapport de l'intérêt public représenté par l'état.

En bonne règle, ces deux ordres d'intérêts devraient marcher parallèlement, sans trop s'écarter de l'application des principes, sans grande divergence dans les résultats à obtenir de cette application. L'intérêt public ne retire aucun profit de la ruine des entreprises, de même que celles-ci n'ont rien à gagner dans le sacrifice des intérêts généraux que telle ligne de chemin de fer est appelée à servir.

Toute solution, donc, tendant à sacrifier l'un ou l'autre de ces intérêts, à permettre des anomalies manifestes d'application, à engender la ruine des entreprises, à nuire au but que la ligne ferrée est destinée à remplir, à monopoliser, en un mot, l'action régulatrice soit entre les mains des entre-

tanto nas mãos das emprezas como nas dos estados, será uma solução scientificamente reprovada, economicamente perigosa e praticamente insustentavel perante a força das circumstancias.

As concessões de caminhos de ferro, embora estipulem obrigações e direitos reciprocos entre as emprezas concessionarias e os estados, não são contratos meramente civis como os dos particulares entre si, ou ainda como outros em que os governos intervêem na qualidade de simples outorgantes, como qualquer outro particular.

A distincção não está tanto na qualidade de quem outorga quanto no objecto da transacção. A concessão de caminhos de ferro importa delegação de exercicio de um direito de soberania, não só porque se refere a cousa do dominio publico, mas tambem porque o seu fim é a execução de um serviço de interesse geral. E como delegação de exercicio de soberania, a concessão não póde significar em caso algum abdicação do proprio direito soberano, que é por sua natureza inalienavel, inauferivel e imprescriptivel.

Por outro lado, a concessão tambem não póde significar um acto de simples liberalidade por parte dos governos, porque a obrigações certas por parte das emprezas devem corresponder direitos tambem certos e definidos, e não simples espectativas dependentes da boa vontade dos governos.

«Un concessionnaire —diz um especialista no assumpto [1] — n'est ni propriétaire, ni usufruitier, ni locataire de la voie qui lui est concédée; il n'a sur elle aucun droit réel, puisque le domaine public ne peut pas faire l'objet de droits de cette nature. Le concessionnaire ne peut, par suite, transférer à d'autres des droits réels sur sa concession, et notamment il ne peut l'hypothéquer. Il est un simple entrepreneur de travaux publics, qui reçoit sa rémunération sous la forme particulière d'une perception

[1] C. Colson, *Transports et tarifs*. Paris, 1890.

prises, soit entre celles des états, sera une solution scientifiquement réprouvée, économiquement dangereuse et pratiquement insoutenable devant la force des circonstances.

Les concessions de chemins de fer, bien qu'elles stipulent des obligations et des droits réciproques entre les entreprises concessionnaires et les gouvernements, ne sont pas toutefois des contrats purement civils, comme ceux des particuliers entre eux, ni comme les conventions où les états interviennent en qualité de partie contractante, comme n'importe quel autre particulier.

La distinction ne réside pas tant dans la qualité de celui qui traite que dans l'objet de la transaction. La concession de chemins de fer comporte la délégation de l'exercice d'un droit de souveraineté, non seulement parce qu'elle se réfère à un objet du domaine public, mais aussi parce qu'elle a pour but l'exécution d'un service d'intérêt général. Comme délégation de l'exercice d'un droit de souveraineté, la concession ne saurait, en aucun cas, avoir le sens d'un abandon du droit souverain, lequel, par sa nature, est inaliénable, intransmissible et imprescriptible.

D'autre part la concession ne peut pas non plus être un acte de pure libéralité de la part des gouvernements, attendu que, à des obligations déterminées, contractées par les entreprises, doivent correspondre des droits également définis, et non de simples espérances fondées sur la bonne volonté des gouvernements.

«Un concessionnaire—dit un spécialiste dans la matière [1] — n'est ni propriétaire, ni usufruitier, ni locataire de la voie qui lui est concédée; il n'a sur elle aucun droit réel, puisque le domaine public ne peut pas faire l'objet de droits de cette nature. Le concessionnaire ne peut, par suite, transférer à d'autres des droits réels sur sa concession, et notamment il ne peut l'hypothéquer. Il est un simple entrepreneur de travaux publics, qui reçoit sa rémunération sous la forme particulière d'une perception

[1] C. Colson, *Transports et tarifs*. Paris, 1890.

de péage, au lieu d'être payé en argent pour les travaux qu'il a à exécuter.»

O mesmo auctor (pag. 129), tratando da fiscalisação *(contrôle)* do estado sobre as concessões de caminhos de ferro, na sua parte mais essencial, que é a fiscalisação do serviço commercial, reconhece d'este modo os limites reciprocos entre a acção dos governos e a das emprezas:

«Les tarifs des chemins de fer exercent, en effet, une trop grande influence sur la richesse publique, ils agissent trop directement sur la prospérité ou même sur l'existence des centres commerciaux et industriels, par les modifications radicales qu'ils peuvent apporter dans les conditions de la concurrence vis-à-vis des centres rivaux, pour que l'État renonce à exercer sur eux son contrôle. D'un autre côté, le droit conféré par le cahier des charges aux compagnies, de percevoir des taxes, serait illusoire, si ces taxes pouvaient être abaissées, ou si les obligations qui leur incombent, dans le transport, pouvaient être aggravées, sans leur consentement. La combinaison du droit d'initiative des compagnies et du droit d'homologation du ministre constitue une très heureuse transaction entre les intérêts en présence.»

A necessidade de transacção entre as duas ordens de interesses, quer seja pelo meio da homologação, quer por outros diversos meios que têem sido previstos nas concessões ou nas legislações especiaes sobre o assumpto, é uma consequencia forçada da dupla natureza de que estas concessões participam, já como administração do serviço publico delegado pelo estado, já como remuneração do serviço particular prestado pelas emprezas.

O procurador geral da corôa dizia ao governo na sua consulta de 31 de agosto de 1888[1]:

«A exploração das linhas ferreas do dominio do estado é um serviço publico que as emprezas desempenham por virtude de uma concessão especial, e póde dizer se por uma delegação tacita e implicita do gover-

[1] Serie M, n.° 9.

de péage, au lieu d'être payé en argent pour les travaux qu'il a à exécuter.»

Le même auteur (pag. 129), en traitant la question du contrôle de l'état sur les concessions de chemin de fer, en sa partie la plus essentielle, qui est le contrôle du service commercial, définit comme suit les limites réciproques entre l'action des gouvernements et celle des entreprises:

«Les tarifs des chemins de fer exercent, en effet, une trop grande influence sur la richesse publique, ils agissent trop directement sur la prospérité ou même sur l'existence des centres commerciaux et industriels, par les modifications radicales qu'ils peuvent apporter dans les conditions de la concurrence vis-à-vis des centres rivaux, pour que l'État renonce à exercer sur eux son contrôle. D'un autre côté, le droit conféré par le cahier des charges aux compagnies, de percevoir des taxes, serait illusoire, si ces taxes pouvaient être abaissées, ou si les obligations qui leur incombent, dans le transport, pouvaient être aggravées, sans leur consentement. La combinaison du droit d'initiative des compagnies et du droit d'homologation du ministre constitue une très heureuse transaction entre les intérêts en présence.»

Le besoin indispensable d'une transaction entre ces deux ordres d'intérêts, qu'elle ait lieu par homologation ou par d'autres moyens prévus dans les concessions ou dans les législations spéciales sur la matière, est une conséquence forcée de la double nature de ces concessions, soit comme administration du service public délégué par l'état, soit comme rémunération du service particulier rendu par les entreprises.

Le procureur général de la couronne disait au gouvernement dans sa consultation du 31 août 1888[1]:

«L'exploitation des chemins de fer du domaine de l'état est un service public dont les sociétés s'acquittent en vertu d'une concession spéciale et, pour ainsi dire, d'une délégation tacite et implicite de la part du

[1] Série M, n° 9.

no. Considerada a exploração debaixo d'este ponto de vista, as tarifas são o preço com que o publico paga aquelle serviço, e têem por isso a mesma natureza economica do que todos nós pagâmos ao thesouro em troca e para remuneração dos serviços que do estado diariamente recebemos. Em relação ao publico que paga, as tarifas têem a natureza de imposto, que não póde lançar-se e cobrar-se sem intervenção do governo, representante do estado, por virtude da lei que auctorisou ou confirmou e approvou o respectivo contrato. Com relação á empreza, que recebe e converte em seu proveito o producto das tarifas, representam ellas parte do preço com que o estado paga a construcção, conservação e exploração das linhas ferreas. E sob este aspecto são elemento essencial dos contratos onerosos, sujeitos aos debates dos dois outorgantes, e dependente do accordo e mutuo consentimento dos interessados.»

O exclusivo, quanto á acção reguladora das tarifas, é sobretudo scientificamente condemnavel quando o figurâmos nas mãos interesseiras das emprezas exploradoras. N'esses casos, os conflictos entre o interesse particular e o interesse geral serão resolvidos sempre em detrimento d'este, emquanto nas mãos dos governos poderiam encontrar uma solução conciliadora, como alias é certo encontrar-se quando os proprios governos têem a seu cargo a exploração directa dos caminhos de ferro.

E muito mais condemnavel será ainda o exclusivo na mão das emprezas, se as concessões se referirem a caminhos de ferro de interesse geral, ou, mais ainda, a caminhos de ferro de caracter internacional, ou, e sobremaneira, a caminhos de ferro que gosem do privilegio de zonas de respeito em que não seja licito estabelecer a concorrencia de outros caminhos de ferro.

Estas tres especiaes circumstancias concorriam no caminho de ferro de Lourenço Marques de modo bem frisante, não só pela larguissima zona de respeito que se concedeu á empreza, mas tambem pelo caracter

gouvernement. Si l'on considère l'exploitation sous ce point de vue, les tarifs sont le prix que le public paie pour ce service et, pour ce fait, ils sont économiquement de la même nature que le prix payé par nous tous au trésor en échange et comme rétribution des services que l'état nous rend journellement. Par rapport au public qui paie, les tarifs ont la nature de l'impôt, lequel ne peut être appliqué ou perçu sans l'intervention du gouvernement, représentant de l'état, en vertu de la loi qui a confirmé et approuvé le contrat respectif. Par rapport à l'entreprise qui reçoit et tire parti du produit des tarifs, ceux-ci représentent une partie du prix que l'état paie pour la construction, la conservation et l'exploitation des chemins de fer. Et, sous ce point de vue, ils sont un élément essentiel des contrats onéreux sujets aux discussions des parties contractantes, et dépendent de l'accord et de l'assentiment réciproque des intéressés.»

Le droit exclusif de fixer et régler les tarifs est surtout scientifiquement condamnable quand on le représente entre les mains intéressées des entreprises qui exploitent. Dans ce cas, les conflits entre l'intérêt particulier et l'intérêt général seront toujours résolus au détriment de ce dernier, tandis que dans les mains des gouvernements ils pourraient rencontrer une solution conciliatrice, comme on est d'ailleurs sûr de l'obtenir lorsque les gouvernements eux-mêmes ont à leur charge l'exploitation directe des chemins de fer.

Bien plus condamnable deviendra encore ce monopole aux mains des entreprises, si les concessions se rapportent à des chemins de fer d'intérêt général, ou bien plus à des lignes de caractère international, ou surtout à des chemins de fer bénéficiant du privilège de zones de protection dans lesquelles il n'est pas permis d'établir d'autres lignes concurrentes.

Ces trois circonstances spéciales se trouvaient réunies d'une manière bien caractéristique dans la concession du chemin de fer de Lourenço Marques, non seulement à cause de l'immense zone de protection

essencialmente internacional do emprehendimento em si. O exclusivo das tarifas para uma empreza em taes condições seria de tal modo incompativel com a natureza e fins da concessão, que ninguem ousará sustental-o nem defendel-o, quando, dadas as hypotheses extremas, se chegasse á conclusão de que o estado não tinha meio algum de acção para pôr cobro aos desmandos e aos caprichos das proprias emprezas.

Dissemos já largamente n'outro logar (parte II, cap. IV) a especulação que por parte da empreza se fez a respeito d'este assumpto. Analysámos o contrato de 14 de dezembro de 1883; mostrámos qual era a legislação portugueza applicavel; descrevemos os estratagemas de que se usou para se consignarem nos estatutos disposições adrede forjadas; apontámos as declarações que em differentes epochas foram solicitadas ao governo sobre o caso; tudo isso e o mais que vamos dizer, levará a duas conclusões que nos parecem irrefragaveis: uma, que nem os proprios adversarios contestam, é que o contrato não concedeu esse exclusivo á empreza; outra, que elles tambem implicitamente reconhecem, é que, por mais declarações que se fizessem no sentido do reconhecimento d'esse pretendido direito, sempre de parte a parte se duvidou d'elle, com a extenção absoluta e plena que o concessionario primitivo teve o devaneio de poder vir a conseguir.

Abundam as provas e os exemplos d'estas incertezas, duvidas e hesitações.

Assim, por exemplo, os estatutos de 1884 diziam a medo e por modo dubio, que uma das attribuições da direcção da companhia era a fixação das tarifas. Seguiram-se as declarações feitas e mandadas fazer pelo ministro em 4 de maio de

accordée à l'entreprise, mais aussi en vertu du caractère essentiellement international de l'ouvrage en lui-même. Pour une entreprise dans les conditions de celle que nous considérons, le droit absolu de fixation des tarifs serait tellement incompatible avec la nature et le but de la concession, que personne n'oserait le soutenir ni le défendre, lorsque dans les cas extrêmes on arriverait à la conclusion que l'état ne possédait aucun moyen d'action pour mettre un terme aux caprices et aux égarements des entreprises.

Nous avons déjà largement dépeint à un autre endroit de ce mémoire (2e partie, chapitre IV) la spéculation dont cette question fut l'objet de la part de l'entreprise. Nous avons analysé le contrat du 14 décembre 1883, et démontré quelle était la législation portugaise susceptible de lui être appliquée; nous avons décrit les divers stratagèmes mis en avant pour introduire dans les statuts des dispositions forgées à dessein; nous avons indiqué les déclarations sollicitées à diverses époques du gouvernement, touchant cette matière. Tout ce que nous avons dit à ce sujet, et ce qui nous reste encore à déclarer nous conduira à deux conclusions qui nous semblent irréfutables: l'une d'elles, que les adversaires eux-mêmes n'osent contester, est que le contrat n'a pas accordé à l'entreprise le droit absolu de fixer les tarifs; l'autre, qu'ils reconnaissent aussi implicitement, est que, quelles que fussent les déclarations produites dans le but de reconnaître ce prétendu droit, les deux parties l'ont toujours révoqué en doute et ont surtout refusé d'admettre l'extension pleine et absolue que le concessionnaire primitif nourrissait l'espoir insensé d'obtenir.

On constate à chaque instant les preuves et les exemples de ces incertitudes, de ces doutes et de ces hésitations.

Ainsi, les statuts de 1884 disaient timidement et en termes douteux que l'une des attributions de la direction de la compagnie était la fixation des tarifs. Vinrent ensuite les déclarations faites et ordonnées par le ministre le 4 mai 1885; mais avant qu'el-

1885; mas antes d'ellas, em occasião certamente mais apropriada, o mesmo ministro tinha reconhecido e ponderado o seu direito de intervenção quanto ás tarifas do caminho de ferro. Bastará apontar a segunda conclusão da resposta que deu aos dois *memoranda* que lhe dirigira a deputação do Transvaal em 5 e 9 de maio de 1884, resposta que coincidiu com a approvação dos estatutos d'esse anno. Dizia o seguinte[1]:

«Que le gouvernement, en acceptant en principe l'idée de la proportionnalité des tarifs après la fixation d'un *minimum* pour les tarifs du Transvaal, préfère que ce soient les deux compagnies elles-mêmes qui débattent ce point, le gouvernement se réservant, par les mille moyens qu'il a à sa disposition, le droit d'intervenir si les deux compagnies ne peuvent arriver à une entente.» Que outra cousa é isto senão a affirmação de um direito immanente, que não está na alçada dos governos alheiar de si, nem nas prerogativas das emprezas recusar ou contestar?

Outro exemplo está no modo como se aproveitou o ensejo dos estatutos de 1885 para se consignar o principio da liberdade de tarifas. É logico que, se esse principio se derivasse da concessão ou se estivesse reconhecido pelos estatutos de 1884 e confirmado pelas declarações feitas em maio de 1885, escusado era alterar os estatutos de 1885 n'este ponto. Os interessados deviam comprehender bem que todo o pedido de alteração sobre este ponto era a confissão implicita da insufficiencia ou da obscuridade das declarações anteriores.

Pois os estatutos de 1885 não só contêem uma declaração inteiramente nova, a titulo de designação dos fins da empreza, mas tambem, o que é mais curioso, foram indigitados ao publico como a fonte official d'onde a empreza derivava o seu pretendido exclusivo em materia de tarifas. É assim que, no prospecto para a emissão das obrigações em 1886, a companhia tinha o cuidado de transcrever o seguinte tele-

[1] Serie A, pag. 78.

les se fussent produites, le même ministre avait opportunément reconnu et accentué son droit d'intervention, en ce qui concernait l'application des tarifs du chemin de fer. Il suffira de signaler la seconde conclusion de la réponse qu'il fit donner aux deux *mémorandums* à lui adressés par la députation du Transvaal les 5 et 9 mai 1884, réponse qui coïncida avec l'approbation des statuts de cette même année, et où il est dit[1]:

«Que le gouvernement, en acceptant en principe l'idée de la proportionnalité des tarifs après la fixation d'un *minimum* pour les tarifs du Transvaal, préfère que ce soient les deux compagnies elles mêmes qui débattent ce point, le gouvernement se réservant, par les mille moyens qu'il a à sa disposition, le droit d'intervenir si les deux compagnies ne peuvent arriver à une entente». Que signifie cette réponse, si ce n'est l'affirmation d'un droit immanent, auquel les gouvernements ne peuvent renoncer et que les entreprises ne sauraient leur refuser ni leur contester?

Rappelons-nous encore la façon dont on voulut mettre à profit les statuts de 1885 pour y consigner le principe de la liberté des tarifs. Il est logique que si ce principe eût découlé de la concession ou s'il eût été reconnu par les statuts de 1884 et confirmé par les déclarations du mois de mai 1885, point n'était besoin de modifier sous ce rapport les statuts en 1885. Les intéressés devaient bien comprendre que toute demande de modification à ce sujet comportait l'aveu implicite de l'insuffisance ou de l'obscurité des déclarations précédentes.

Or, les statuts de 1885 non seulement contiennent une déclaration entièrement nouvelle, à titre de désignation du but de l'entreprise, mais encore, ce qui est plus curieux, ils furent indiqués au public comme la source officielle d'où l'entreprise faisait dériver le sol-disant droit exclusif en matière de tarifs. Ainsi, dans le prospectus pour l'émission des obligations en 1886, la compagnie avait soin de transcrire le té-

[1] Série A, pag. 78.

gramma de Lisboa a proposito da approvação dos estatutos:

«Lisbon, January 7, 1886.—The *Diario official* publishes new statute of the Lourenço Marques railway company. Mr. Thomas Rumball, representing a number of English and American capitalists, has succeed, after negotiations with the Portuguese Government, in obtaining two important modifications in the original contract, namely, the right of the company to fix the tariff without the intervention of the state, and the control of the undertaking by an English board of directors.»

O documento é absolutamente insuspeito: procedeu da companhia; foi ella que o atirou ao publico na occasião em que pretendia levantar capital, e são os proprios interessados actuaes que o submettem á apreciação do tribunal arbitral. E poderia, porventura, ser mais explicita a declaração de que se considerou a disposição dos estatutos de 1885 como uma nova concessão e como uma modificação do contrato original, conseguida por meio de negociações com o governo portuguez?

Outro exemplo ainda está na carta que o vice-presidente da direcção em Londres dirigiu ao presidente da direcção em Lisboa, em data de 18 de dezembro de 1886, proximamente um anno depois da approvação dos estatutos de 1885. O documento é tambem bem insuspeito, porque se refere ás relações intimas dos directores entre si, quando se falla com a inteira expansão que é propria entre associados na mesma empreza, sem rodeios nem ficções.

Aconselhava elle n'aquella critica occasião que se pedisse ao governo uma garantia de juro. Depois acrescentava:

«There is one alternative which is that the Portuguese Government should allow this company to sell its concession to an English company with the following rights in addition to those already conceded, but without a guarantee:

légramme suivant de Lisbonne, à propos de l'approbation des statuts:

«Lisbonne le 7 janvier 1886.—La *Gazette officielle* publie les nouveaux statuts de la compagnie du chemin de fer de Lourenço Marques. Mr. Thomas Rumball représentant un certain nombre de capitalistes anglais et américains est parvenu, après des negociations avec le gouvernement portugais, à obtenir deux modifications importantes dans le contrat primitif, savoir le droit pour la compagnie de fixer les tarifs sans l'intervention de l'état et le contrôle de l'entreprise par une direction anglaise.»

Ce document n'est aucunement suspect. Il émane de la compagnie; c'est elle qui le mit en circulation lorsqu'elle voulut se procurer le capital nécessaire. Ce furent les intéressés actuels eux-mêmes qui le soumirent à l'appréciation du tribunal arbitral. Pourrait-il, d'ailleurs, y avoir un moyen plus explicite de déclarer que l'on considérait la disposition des statuts de 1885 comme une nouvelle concession et comme une modification du contrat original, obtenue au moyen de négociations avec le gouvernement portugais?

Nous trouvons encore un exemple des tergiversations signalées plus haut dans la lettre que le vice-président de la direction de Londres adressa au président de la direction de Lisbonne, en date du 18 décembre 1886, un an environ après l'approbation des statuts de 1885. Ce document est également à l'abri de tout soupçon, car il se réfère aux relations particulières des directeurs entre eux, et son langage traduit l'expansion naturelle entre des sociétaires d'une même entreprise qui parlent sans fictions ni détours.

La lettre conseillait, dans l'occasion critique où l'on se trouvait, de demander au gouvernement portugais une garantie d'intérêt, et ensuite elle ajoutait:

«Il y a une alternative, c'est que le gouvernement permette à cette compagnie de vendre sa concession avec les privilèges suivants, en sus de ceux déjà accordés, mais sans garantie:

«1. A million and a half additional acres, absolutely freehold, to be selected by the company.

«2. Exclusive rights to fix the tariffs to be vested in the company.

.....

«It is anticipated that an English company provided with the proposed concession, would find no difficulty in raising the required capital[1].»

Tambem não póde ser mais explicita a confissão de que, apesar de tudo e em contrario de tudo quanto até ali se tinha declarado, a companhia não se considerava investida no direito exclusivo de fixar as tarifas e reclamava a mercê da concessão d'esse direito *in addition to those already conceded.*

Não são necessarios mais exemplos para provar que o pretendido direito exclusivo sobre as tarifas nunca se firmou em titulo legal de concessão expressa, que a propria companhia considerasse legitimo, liquido e fóra de impugnação.

A companhia sabia bem que tal direito nem estava no contrato, nem era conforme ao espirito d'estas concessões; igualmente sabia que a legislação portugueza não admittia tal clausula, e que nenhum precedente anterior havia que pudesse ser invocado em seu abono. Dos paizes estrangeiros, nem mesmo aquelles, onde as concessões, por serem perpetuas e excluirem o dominio do estado, são as mais latitudinarias em liberdades para as emprezas, nem mesmo esses poderiam com bom fundamento ser apresentados como exemplo, porque ahi mesmo a intervenção do estado tem sido reconhecida, mantida e ampliada.

A companhia bem sabia que uma excepção de tal ordem não era por meio de simples declarações de um ou outro ministro, ou por vias incidentaes e indirectas que podia ser estabelecida e firmada. Ella bem sabia que só a titulo de modificação

[1] Serie G, pag. 62.

«1° Concession d'un million et demi d'acres de terrains en plus, choisis par la compagnie, et absolument exempts de toute redevance.

«2° Droit exclusif de fixer les tarifs, reconnu à la compagnie.

.....

«On estime qu'une compagnie anglaise munie de la concession proposée ne rencontrerait pas de difficulté à emprunter le capital nécessaire[1].»

Rien de plus explicite encore que cet aveu de la compagnie qui, en dépit de tout et malgré les déclarations produites jusqu'alors, ne se considérait pas toutefois comme investie du droit exclusif de fixer les tarifs, et réclamait la faveur de ce droit, *en plus de ceux déjà concédés.*

Point n'est besoin d'autres exemples pour démontrer que le prétendu droit exclusif sur les tarifs ne fut jamais basé sur aucun titre légal de concession expresse, que la compagnie elle-même considérât comme net, légitime et à l'abri de toute contestation.

La compagnie n'ignorait point qu'un pareil droit n'existait pas dans son contrat, et qu'il n'était pas conforme à l'esprit de la concession. Elle savait fort bien que la législation portugaise n'admettait point une semblable clause, et qu'elle ne pouvait invoquer aucun précédent dans les autres nations qui eût milité en sa faveur. Parmi les pays étrangers, en effet, ceux mêmes qui accordent le plus de latitude et de liberté aux entreprises, en ce sens que les concessions y sont perpétuelles et excluent la domination de l'état, même ceux-là, disons-nous, ne pourraient être à juste titre présentés comme exemple, attendu que l'intervention de l'état a toujours y été reconnue, maintenue et amplifiée.

La compagnie savait bien qu'une exception de cette nature ne pouvait être établie et affirmée par les simples déclarations d'un ministre, ni par des voies incidentes et indirectes. Elle n'ignorait pas non plus que ce privilège, qu'elle ambitionnait à

[1] Série G, pag. 62.

do contrato original (conforme se dizia no telegramma de 7 de janeiro), ou como concessão nova (conforme se aconselhava na carta de 18 de dezembro), é que poderia dizer-se adquirido o privilegio tão ambicionado. As declarações, quando muito, significavam a opinião individual dos ministros, sem outro valor juridico que não fosse o dos proprios documentos em que se firmassem. Nem na fórma nem na essencia essas declarações podiam ter força para obrigar o estado, porque, como modificação do contrato ou como nova concessão, careciam de sancção legal, e como meio de interpretação tinham um valor meramente doutrinal, susceptivel de contestação a todo o tempo perante qualquer tribunal que tivesse de derimir o pleito. Demais a mais eram bem sabidas as circumstancias em que taes declarações tinham sido feitas, para se dever concluir que ellas traduziram mais um sentimento de benevolencia do que uma opinião individual, para se valer á empreza no meio das suas difficuldades financeiras e aos seus apuros de administração interna.

A companhia comprehendia perfeitamente a situação precaria dos seus meios de prova quanto a este objecto; no fundo subsistia sempre a difficuldade legal de fazer vingar o privilegio, se elle viesse a ser formalmente contestado e tivesse de ser provado perante o juizo arbitral.

É precisamente o caso que veiu a succeder, porque os contrarios têem de provar a existencia legal do privilegio, e o tribunal terá de resolver sobre este ponto o que tiver por mais justo.

Para maior clareza, iremos propondo gradualmente a questão por meio de quesitos, procurando attender escrupulosamente a todas as circumstancias que se deram e a todas as ponderações que têem sido apresentadas.

1.° A concessão comprehendeu alguma clausula em que este privilegio fosse dado á empreza?

un si haut degré, ne pouvait être acquis qu'à titre de modification du contrat primitif, comme le disait la dépêche du 7 janvier, ou comme une concession nouvelle, ainsi que le conseillait la lettre du 18 décembre. Les déclarations émises indiquaient tout au plus l'opinion individuelle des ministres, sans autre valeur juridique que celle des documents sur lesquels elles se basaient. Pas plus dans la forme que dans l'essence, ces déclarations ne pouvaient engager le gouvernement, attendu que, comme modification du contrat ou comme nouvelle concession, il leur manquait la sanction légale, et, comme moyen d'interprétation, elles n'avaient qu'une valeur purement doctrinale, susceptible de contestation à toute époque devant n'importe quel tribunal qui aurait à trancher le différend. On connaissait d'ailleurs très bien les circonstances qui avaient amené ces déclarations. On savait qu'elles avaient été motivées plutôt par un sentiment de condescendance que par une opinion individuelle, dans le but de venir en aide à la compagnie au milieu de ses embarras financiers et des difficultés de son administration interne.

La compagnie comprenait parfaitement combien il lui était difficile de fournir des preuves sous ce rapport. Au fond subsistait toujours la difficulté légale de faire tenir debout le privilège s'il venait à être formellement contesté, et s'il devenait nécessaire de le prouver devant le jugement arbitral.

C'est précisement ce qui est arrivé, puisque la partie adverse est tenue de démontrer l'existence légale de ce privilège, et que le tribunal aura à se prononcer à ce sujet, comme il le jugera le plus équitable.

Pour plus de clarté dans nos arguments, nous allons poser graduellement les questions ci-après, tout en cherchant à tenir compte des circonstances qui se sont produites et de toutes les considérations qui ont été présentées:

1er La concession contenait-elle quelque clause octroyant à l'entreprise le privilège qu'elle invoque?

A negativa resulta evidentemente da leitura de todo o contrato de 14 de dezembro, e não é contestada pelos adversarios.

2.° A proposta do concessionario continha algum pedido n'esse sentido, como incidentemente affirmam algures os adversarios?

Não. A proposta de 6 de dezembro de 1883, a procuração do concessionario na mesma data e a primeira communicação que a tal respeito foi dirigida ao ministro em 30 de novembro, não mencionavam pedido algum n'esse sentido.

3.° É admissivel a allegação, de que semelhante privilegio tivesse, por qualquer modo, sido tomado em consideração, como uma compensação de se não ter concedido subvenção pecuniaria?

Não, pelas seguintes rasões:

a) Porque, assim como a subvenção para poder ter logar carecia de disposição expressa em que fosse concedida, do mesmo modo teria de se proceder quanto a quaesquer compensações ou equivalencias d'esse concurso pecuniario.

b) Porque a compensação de que se trata, sob o ponto de vista em que a consideram os interessados, que é o da comparação entre a concessão feita pelo governo portuguez e aquella que se compromettêra para com o Transvaal a fazer,—foi uma compensação claramente definida, que de modo algum se referia ao privilegio sobre as tarifas.

Os compromissos de Portugal no protocollo de 11 de dezembro de 1875, foram: 1.° uma subvenção pecuniaria, que a lei de 12 de abril de 1875 limitou a 7:000$000 réis (£ 1:555) por kilometro; 2.° cessão dos terrenos necessarios para a construcção e exploração da linha; 3.° isenção temporaria dos direitos de importação para os materiaes respectivos; 4.° o direito de preferencia quanto á construcção dos ramaes; 5.° finalmente, o exclusivo da exploração.

Comparados estes compromissos com as concessões que vieram a ser feitas, encontra-se a menos a da subvenção pecuniaria,

La réponse négative résulte évidemment de la lecture en entier du contrat du 14 décembre, et les adversaires ne la contestent point.

2° La soumission du concessionnaire contenait-elle quelque demande dans ce sens, comme l'affirme incidemment, quelque part, la partie adverse?

Non. La soumission du 6 décembre 1883, la procuration du concessionnaire à la même date, et la première communication adressée au ministre le 30 novembre, ne mentionnaient aucune demande de ce genre.

3° L'allégation que ce privilège ait pu en quelque sorte être pris en considération pour compenser le manque de subvention pécuniaire pour la construction de la ligne est-elle admissible?

Non; pour les raisons ci-après:

a) Parce que de même que la subvention pour être effective exigeait une disposition expresse qui l'accordât, de même cette formalité était indispensable pour toute compensation ou équivalence de ce subside pécuniaire.

b) Parce que la compensation dont il s'agit, au point de vue où les intéressés la considèrent, c'est-à-dire celui de la comparaison entre la concession octroyée par le gouvernement portugais et celle qu'il s'était engagé de faire vis-à-vis du Transvaal, fut une compensation clairement définie qui ne visait en aucune façon le privilège sur les tarifs.

Les promesses du Portugal dans le protocole du 11 décembre 1875 furent: 1° une subvention pécuniaire que la loi du 12 avril 1876 limita à 7:000$000 réis (£ 1:555) par kilomètre; 2° la cession des terrains nécessaires pour la construction et l'exploitation de la ligne; 3° l'exemption temporaire des droits d'importation pour les matériaux y relatifs; 4° le droit de préférence pour la construction des embranchements; 5° enfin, l'exploitation exclusive du chemin de fer.

Si l'on compare ces promesses avec les concessions qui furent faites par la suite, on constate en *moins,* celle ayant trait à la

e a mais o seguinte: 1.° a concessão de terrenos n'uma zona marginal de 1 kilometro; 2.° a concessão de 100:000 hectares, n'outros pontos, e das minas que n'esses terrenos existissem; 3.° a isenção de impostos por todo o praso da concessão; 4.° o privilegio de uma zona de respeito, dentro da qual o governo se obrigou a não construir nem conceder outra linha ferrea.

Estas é que foram as concessões novas, em comparação dos compromissos tomados em 1875 e sanccionados pela lei de 1876; e não podem os interessados negar que as consideraram e consideram de valor superior a 630:000$000 réis (£ 140:000) em que, quando muito, poderia importar a subvenção kilometrica. Não falando na concessão de terrenos, que para um concessionario americano era a formula sabida como no seu proprio paiz os governos concorriam para estas emprezas, bastava a concessão da zona de respeito, na extensão em que foi fixada, para que se concluisse quanto o governo foi alem do protocollo de 1875.

Essa concessão não estava de modo algum incluida no protocollo nem na lei de 1876, e era incompativel com qualquer idéa de exclusivo sobre tarifas, visto tornar impossivel a concorrencia de outros caminhos de ferro.

4.° É admissivel a allegação de que fosse por esquecimento que semelhante clausula se não inseriu no contrato?

Não é admissivel, porque, para se dar esquecimento, era preciso que tivesse sido lembrada ou proposta anteriormente, e que tivesse sido consentida, o que tudo se prova não ter acontecido.

5.° É admissivel a allegação, de que a omissão de tal clausula fosse devida a ter-se considerado desnecessaria a sua inserção, por isso que, dado o silencio do contrato quanto a tarifas, se concluia o direito da

subvention pécuniaire et en *plus*, celles ci-après indiquées: 1° la concession de terrains dans la zone limitrophe de 1 kilomètre; 2° la concession de 100:000 hectares en divers autres points, ainsi que des mines qu'ils pourraient renfermer; 3° l'exemption d'impôts pendant toute la durée de la concession; 4° le privilège d'une zone de protection en dedans de laquelle le gouvernement portugais s'engageait à ne construire ni concéder aucune autre ligne de chemin de fer.

Telles furent les concessions nouvelles résultant de la comparaison avec les engagements pris en 1875 et sanctionnés par la loi de 1876. Les intéressés ne sauraient nier qu'ils les considérèrent alors et les considèrent encore comme représentant un valeur supérieure à 630:000$000 réis (£ 140:000), c'est-à-dire le chiffre maximum auquel aurait pu s'élever la subvention kilométrique. Sans parler de la concession des terrains, qui, comme le concessionnaire américain devait le savoir, est le système suivi par le gouvernement de son pays à l'égard des entreprises de chemin de fer, la concession de la zone privilègiée, avec l'étendue qu'on lui fixa, suffirait pour démontrer combien le gouvernement portugais dépassa le protocole de 1875.

Pareille concession ne figurait ni dans ce protocole, ni dans la loi de 1876, et elle était incompatible avec toute idée de privilège exclusif quant à la fixation des tarifs, puisqu'elle rendait impossible la concurrence d'autres lignes de chemin de fer.

4° L'allégation tendant à faire accroire que l'absence dans le contrat de la clause qui nous occupe a été due à un simple oubli, est-elle admissible?

Non; car, pour qu'il y eût oubli, il eût fallu que cette clause fut rappelée ou proposée antérieurement, et qu'elle eût été consentie. Or, la preuve du contraire est bien facile à constater.

5° Peut-on admettre que l'omission de cette clause provient de ce qu'elle a été jugée inutile, parce que, étant donné le silence du contrat sur les tarifs, on devait en conclure que l'entreprise pouvait les établir

empreza a fixal-as livremente sem intervenção alguma por parte do governo?

Não é admissivel, pelas seguintes rasões:

a) Porque se lhe oppõem outras clausulas expressas da concessão, segundo as quaes o governo tinha rasão e direito de intervir, conforme demonstrámos no logar competente.

b) Porque, significando o pretendido exclusivo uma derogação da legislação especial que em Portugal regula o assumpto, e importando uma concessão sem precedentes na historia de todas as concessões anteriores sobre caminhos de ferro, como se prova á face do documento n.° 8 da serie M, é logico concluir que a falta de referencia expressa no contrato ao direito de fixar as tarifas não podia ter outra interpretação que não fosse a da applicação do direito commum. O privilegio por isso que é excepção carece de ser expresso, e é materia em que toda a interpretação extensiva é reprovada pela boa hermeneutica juridica.

c) Porque um privilegio de tal ordem, quando levado ás suas consequencias extremas, podia ser um obstaculo insuperavel á consecução dos fins da concessão, sendo portanto contrario a todo o espirito da mesma concessão.

d) Porque o exclusivo das emprezas n'este assumpto tem contra si todas as rasões de direito publico a que nos referimos no principio d'esta secção.

6.° Podia o privilegio ser constituido por meio de disposições que a tal respeito se consignassem nos estatutos da companhia concessionaria?

Não, pelas seguintes rasões:

a) Porque o concessionario não podia transferir para a companhia maiores direitos do que lhe competiam, e acabâmos de ver que a concessão não dava nem consentia semelhante privilegio.

b) Porque os estatutos de 1884, conforme demonstrámos no logar competente, tambem não consignaram nem attribuiram á companhia semelhante direito.

comme bon lui semblerait sans nulle intervention de la part du gouvernement?

Cette allégation n'est pas admissible pour les raisons suivantes:

a) Parce qu'on lui oppose d'autres clauses définies dans la concession, en vertu desquelles le gouvernement avait raison et droit d'intervenir, ainsi que nous l'avons démontré en son lieu.

b) Parce que, le prétendu privilège constituant une dérogation de la législation spéciale qui règle cette question en Portugal, et entraînant une concession sans précédents dans l'histoire de toutes les concessions antérieures de chemins de fer (ainsi qu'on le prouve par le document n° 8 de la série M), il est logique de conclure que l'absence, dans le contrat, d'une référence expresse touchant le droit de fixer les tarifs, ne pouvait avoir d'autre interprétation que celle de l'application du droit commun. Le privilège, en cela même qu'il constitue une exception, a besoin d'être défini, et c'est là une matière où toute induction extensive est réprouvée par une saine interprétation.

c) Parce qu'un privilège de cette nature, utilisé jusqu'à ses conséquences extrêmes, pouvait devenir un obstacle insurmontable à l'obtention du but de la concession, et partant eût été contraire à l'esprit de la concession même.

d) Parce que le privilège accordé aux entreprises dans cette question a contre lui toutes les raisons de droit public auxquelles nous avons fait allusion au commencement de cette section.

6° Le privilège pouvait-il être constitué par une disposition consignée à cet égard dans les statuts de la compagnie concessionnaire?

Non, pour les motifs ci-après:

a) Parce que le concessionnaire ne pouvait transférer à la compagnie plus de droits que ceux dont il était revêtu, et nous venons de voir que la concession n'octroyait ni ne consentait un semblable privilège.

b) Parce que les statuts de 1884, comme nous l'avons démontré en temps et lieu, ne contenaient ni n'attribuaient non plus ce droit à la compagnie.

c) Porque ainda que o tivessem consignado, é evidente que os estatutos das emprezas são contratos entre os associados, que só a estes obrigam e não a terceiros. Não podem portanto ser invocados como fonte de quaesquer direitos contra o governo, porque ou esses direitos estavam na concessão e o titulo d'esta é que póde e deve ser invocado, ou não o estavam, e n'esse caso os associados exorbitaram da alçada que lhes competia e os estatutos ultrapassaram os limites da sua esphera legal e juridica.

7.º Mas, como os estatutos ficaram dependentes de approvação do governo, e esta lhes foi dada por decreto, não estará n'essa approvação o reconhecimento do direito da empreza?

O objecto do presente quesito foi já considerado no capitulo III da parte II, quando a pag. 123 demonstrámos o que significava a approvação pelo governo dos estatutos das sociedades anonymas.

Essa approvação deixou de ser necessaria desde a lei de 22 de junho de 1867, salvo quanto ás sociedades que tivessem por fim adquirir bem immoveis e conserval-os no seu dominio e posse por mais de dez annos.

O contrato de 14 de dezembro de 1883 contém, porém, disposição expressa, pela qual, sem embargo da lei de 1867, os estatutos da empreza ficaram sujeitos á approvação do governo.

Que essa reserva não foi estabelecida com o intuito de que, por meio dos estatutos, se poderia alterar, restringir ou ampliar o que ficava escripto e pactuado na propria concessão, parece-nos que não carece de demonstração, pois que a approvação superior é, e tem sido sempre, requerida em taes casos, para se verificar que se cumpriram e acataram os preceitos legaes existentes.

Dada, portanto, a hypothese de que, ou por inadvertencia, ou por qualquer outra causa, os estatutos contenham materia illegal ou exorbitante, a approvação do go-

c) Parce que, en admettant même qu'ils l'eussent contenu, il est évident que les statuts des entreprises sont des contrats passés entre les associés, contrats qui n'engagent que ces derniers et jamais des tiers. Ils ne sauraient donc être cités comme source de droits contre le gouvernement, car de deux choses l'une: ou ces droits figuraient dans la concession et alors le titre seul de cette dernière peut et doit être invoqué, ou bien ils n'y figuraient point et, dans ce cas, les associés ont excédé leurs pouvoirs et les statuts outrepassent les limites de leur sphère légale de juridiction.

7° Mais les statuts étant subordonnés à l'approbation du gouvernement, et celle-ci leur ayant été accordée par décret, cette approbation n'implique-t-elle pas la reconnaissance du droit de l'entreprise?

L'objet de la présente question a déjà été traité dans le chapitre III de la II partie de ce mémoire, lorsque nous avons démontrée, pag. 123, ce que signifiait l'approbation par le gouvernement des statuts des sociétés anonymes.

Cette approbation n'était plus nécessaire, depuis la loi du 22 juin 1867, sauf pour les sociétés dont le but serait d'acquérir des immeubles et de les conserver en leur pouvoir et en leur possession pendant plus de dix ans.

Le contrat du 14 décembre 1883 contient toutefois une disposition expresse, en vertu de laquelle, nonobstant la loi de 1867, les statuts de l'entreprise restèrent assujétis à l'approbation du gouvernement.

Il est clair que cette réserve n'a pas été établie dans le but d'altérer, restreindre ou amplifier, au moyen des statuts, ce qui avait été écrit et arrêté dans la concession elle-même. Cela n'a pas besoin, croyons-nous, de démonstration, attendu que l'approbation supérieure est et a toujours été sollicitée en pareils cas pour vérifier si les préceptes légaux déjà existants ont été observés et respectés.

En admettant donc l'hypothèse que, par omission ou pour toute autre cause, les statuts renferment des clauses illégales ou constituant un abus de compétence, l'ap-

verno não póde significar a sancção d'essa illegalidade ou exorbitancia, porque não foi para esse fim nem com esse intuito que a reserva de approvação fôra estabelecida.

A approvação dos estatutos não é o mesmo que a intervenção do governo no pacto social, nem corresponde a especie alguma de transacção nova entre a empreza e o estado. O governo approva porque entende que a companhia póde legalmente funccionar com o estatuto; mas se vier a provar se o contrario, se a companhia com fundamento no estatuto exigir o que lhe não pertence por virtude da concessão, o governo está no seu direito de não consentir, de retirar a approvação dada com erro de causa, e de exigir que se cumpra a concessão como foi feita, e não como póde ter sido desfigurada ou desvirtuada nos estatutos.

Na peior hypothese, que seria a de intencionalmente se ter consentido na alteração do contrato original, não se póde deixar de reconhecer que nem era este o meio de validamente se fazer a alteração, nem para ella o governo estava auctorisado por lei ou pelo proprio contrato.

Respondemos pois ao quesito: a approvação dos estatutos não contém nem podia legalmente conter o reconhecimento de mais direitos á empreza, no tocante á concessão, do que aquelles que realmente lhe devessem competir pelo diploma da propria concessão.

8.° E as declarações ministeriaes, não serão ellas o reconhecimento expresso do direito da companhia a fixar as suas tarifas sem intervenção do governo?

Em primeiro logar, respondemos que essas declarações podem ser consideradas já quanto ao seu valor legal, já quanto ao doutrinal. Valor legal proprio, não o podem ter, nem pretendem tel-o, porque não foram feitas em diploma competente para esse

probation du gouvernement ne saurait sanctionner cette illégalité ou cet abus, car ce n'est pas dans cette intention que la réserve de l'approbation avait été établie.

L'approbation des statuts n'est pas la même chose que l'intervention du gouvernement dans le pacte social. Elle ne correspond à aucune sorte de transaction nouvelle entre l'état et l'entreprise. Le gouvernement approuve, parce qu'il entend que la compagnie peut légalement fonctionner avec les statuts; mais s'il obtient la preuve du contraire, si la compagnie, invoquant ces statuts, vient à exiger ce à quoi elle n'a pas droit d'après sa concession, le gouvernement à dès lors la faculté de ne pas obtempérer à ces exigences, de retirer l'approbation donnée par erreur de cause, et d'exiger que les clauses de la concession soient exécutées telles qu'elles ont été établies, et non de la manière dont elles ont pu être altérées ou dénaturées dans les statuts.

Dans l'hypothèse la plus défavorable, c'est-à-dire celle tendant à faire accroire que l'altération du contrat original a pu être consentie à dessein, on ne peut moins que de reconnaître que ce n'était pas là le moyen d'effectuer valablement la modification voulue, et que le gouvernement lui-même n'était autorisé à la faire par aucune loi spéciale ni par la teneur du contrat.

Notre réponse à cette septième question est donc: L'approbation des statuts ne contient ni ne pouvait légalement contenir la reconnaissance en faveur de l'entreprise de droits autres que ceux qui lui advenaient réellement en vertu de la concession.

8° Et les déclarations ministérielles ne sont-elles pas la reconnaissance expresse du droit acquis à la compagnie de fixer ses tarifs, sans l'intervention du gouvernement?

En premier lieu nous répondrons que ces déclarations peuvent être envisagées au point de vue de leur valeur légale ou de leur valeur doctrinale. En ce qui concerne la valeur légale, elles ne sauraient en avoir aucune, car elles n'ont été consignées en

effeito nem foram redigidas com esse intuito; valor doutrinal têem o que resultar dos documentos em que se firmaram ou das rasões que compendiaram. Se o direito existia, cumpre provar como e por que titulo; se não existia, não eram declarações ministeriaes, directas ou indirectas, que o podiam crear ou conceder.

Em segundo logar, observaremos que essas declarações não devem ser apreciadas isoladamente umas das outras e abstractamente sem attenção ás circumstancias em que foram feitas.

Analysemol-as, pois.

As primeiras, para os interessados, são as de 4 de maio de 1885, feitas n'um officio e n'um telegramma d'essa data. Foram provocadas por um officio da companhia em que se dizia o seguinte: «constando-nos mais que se assevera em Londres que á direcção da companhia não compete fixar as tarifas de exploração d'este caminho de ferro, o que aliás está preceituado tanto no contrato como nos estatutos... vimos respeitosamente rogar a v. ex.ª que se digne declarar-nos... que é da competencia exclusiva da direcção da companhia fixar as tarifas da exploração do seu caminho de ferro».

O officio diz, que o ministro mandava responder que não podia haver a minima duvida, de que á companhia cabia fixar as suas tarifas como melhor lhe conviesse, sem a intervenção do governo, como estava expressamente determinado nos estatutos.

O telegramma dizia, que a companhia tinha absoluto e incontestavel direito de fixar as tarifas.

Como se vê, a resposta funda-se apenas na disposição dos estatutos de 1884, o que equivale a reconhecer implicitamente que o direito reclamado não estava consignado no contrato da concessão, tanto mais que assim fundamentára a companhia o seu pedido.

aucun acte valable, ni rédigées dans le but qu'on leur attribue. Quant à la valeur doctrinale, elles ont celle résultant des documents qui leur servirent de base ou des motifs qui les déterminèrent. Si le droit existait, il faut prouver comment et à quel titre; s'il n'existait point, ce n'étaient pas des déclarations ministérielles, directes ou indirectes, qui pouvaient le créer ou le concéder.

En second lieu, nous ferons observer que ces déclarations ne doivent pas être considérées isolément et d'une façon abstraite, sans tenir compte des circonstances qui les ont motivées.

Analysons donc ces déclarations.

Les premières, à l'adresse des intéressés, sont datées du 4 mai 1885 et renfermées dans une dépêche et dans un télégramme du même jour. Elles furent provoquées par une lettre de la compagnie où il était dit ce qui suit: «Sachant en outre que l'on assure à Londres qu'il n'entre pas dans les attributions de la compagnie de fixer les tarifs d'exploitation de ce chemin de fer, ce qui toutefois se trouve prescrit tant dans le contrat que dans les statuts... nous venons respectueusement vous prier, mr. le ministre, de vouloir bien nous déclarer qu'il est de la compétence exclusive de la direction de la compagnie de fixer les tarifs d'exploitation de son chemin de fer».

La dépêche du 4 mai 1885 déclare que le ministre fit répondre à la compagnie qu'il n'y avait pas le moindre doute à ce sujet, qu'elle pouvait établir ses tarifs comme bon lui semblerait, sans l'intervention du gouvernement, ainsi que les statuts le déterminaient expressément.

Le télégramme de la même date disait que la compagnie avait le droit absolu et incontestable de fixer ses tarifs.

Ainsi qu'on le voit, la réponse du ministre n'est basée que sur la disposition des statuts, ce qui équivaut à reconnaître implicitement que le droit réclamé n'était point consigné dans l'acte de concession, d'autant plus que la compagnie elle-même invoquait ce fondement à l'appui de sa demande.

Que valor legal tem portanto esta declaração, que não seja o da disposição dos proprios estatutos? Acontece, porém, como já o demonstrámos a pag. 155, que os estatutos de 1884 não contêem disposição alguma em que, a nosso ver, se possa fundar tal illação, porque se limitam a consignar como uma das attribuições da direcção a de fixar as tarifas, o que está muito longe de ser a negação do direito do governo á homologação das mesmas tarifas, como é de direito patrio e como foi sempre praxe ininterrupta.

A disposição o mais que podia significar era, por um lado, que a iniciativa em questão de tarifas cabia á companhia e não ao governo, e, por outro lado, que a entidade competente para esse effeito, no seio da companhia, era a direcção.

Recordemos novamente o telegramma de 7 de janeiro de 1886, e veja-se como foi a propria companhia que se apressou em fazer sabido do publico, que o seu pretendido exclusivo n'esta materia era uma concessão nova feita pelos estatutos de 1885.

Recordemos tambem a carta de 18 de dezembro de 1886, e veja-se como a companhia, sem embargo dos estatutos de 1885, entendia que se devia solicitar do governo a mesma concessão como privilegio novo.

Que direito é este, que assim vae passando de diploma em diploma, sem nunca se considerar legalmente radicado? E que interpretações são estas, em que o diploma a interpretar é o que menos se considera e o que mais protesta contra o que se lhe pretendeu fazer dizer?

As declarações de 1885 não foram, porém, as primeiras que o governo fez sobre a materia, porque citámos já a expressa declaração ministerial em que o ministro reconhecia o seu direito de intervir na fixação de tarifas internacionaes, caso as companhias não quizessem chegar a accordo.

Comparadas as duas declarações, que ambas têem o mesmo valor doutrinal e são do mesmo ministro, o que logicamente se

Quelle valeur légale peut donc avoir cette déclaration si ce n'est celle qu'elle peut tirer de la clause des statuts? Or, ainsi que nous l'avons déjà démontré (page 155) les statuts de 1884 ne renferment aucune disposition pouvant, à notre avis, amener une semblable induction, car ils se bornent à consigner, comme une des attributions de la direction, la fixation des tarifs, et cela ne veut pas dire du tout que le gouvernement n'ait pas le droit d'homologation de ces tarifs, ainsi que le stipule la législation nationale et le montre la pratique suivie jusqu'à ce jour.

Tout ce que cette disposition voulait dire c'est, d'abord, que l'initiative, en matière de tarifs, incombait à la compagnie et non au gouvernement, et ensuite, que l'organe compétent, à cet effet, au sein de la compagnie, était la direction.

Reportons-nous de nouveau au télégramme du 7 janvier 1886, et nous verrons que c'est la compagnie elle-même qui s'est empressée de porter à la connaissance du public que son prétendu privilège était une concession nouvelle octroyée par les statuts de 1885.

Rappelons-nous également la lettre du 18 décembre 1886, et nous constaterons que la compagnie, en dépit des statuts de 1885, croyait devoir solliciter la même concession comme un nouveau privilège.

Quel est donc ce droit qui passe successivement d'un acte dans un autre sans prendre légalement racine nulle part? Que valent ces interprétations où le document à interpréter est celui dont on tient le moins compte et celui qui proteste le plus contre ce qu'on prétend lui faire dire?

Les déclarations de 1885 ne furent pas cependant les premières que le gouvernement portugais émit à cet égard, puisque nous avons déjà cité la déclaration formelle du ministre reconnaissant son droit d'intervenir dans la fixation des tarifs internationaux, au cas où les compagnies n'arriveraient pas à un accord entre elles.

De la comparaison des deux déclarations, qui possèdent toutes deux la même valeur doctrinale et émanent du même ministre, ce

póde concluir é que a opinião individual do ministro era deixar á companhia toda a liberdade compativel com os justos fins do contrato, tencionando não intervir senão quando manifestamente se abusasse.

Para isso, elle proprio dizia, tinha mil meios á sua disposição. E que outros meios podiam ser senão os que legalmente competissem ao governo?

O ministro sabia perfeitamente que o contrato não reconhecia o exclusivo da companhia sobre tarifas; e igualmente sabia que o governo tinha o direito de fiscalisar a exploração, e a faculdade de regular por decreto o modo de se dar execução prompta e facil ás disposições do contrato que dependessem da sua intervenção.

Admittidos estes tres pontos, que aliás não podem ser contestados, o governo tinha na sua alçada decretar quando lhe conviesse o regulamento da fiscalisação e determinar por meio d'esse diploma os termos a seguir quanto á fiscalisação. Era essa a occasião opportuna para bem se definirem os direitos do governo e da empreza quanto a tarifas. Até lá, o que se declarasse ou fizesse era de caracter meramente provisorio, e poderia servir de experiencia para o que melhor conviesse vir a decretar de futuro.

Todavia, não duvidâmos reconhecer que as declarações de 1885, apesar das circumstancias em que foram feitas e do sentimento de benevolencia para com a companhia que parece tel-as inspirado, prenderam e illaquearam a acção do governo, para quando tivesse de decretar o regulamento sobre a exploração.

Reforçadas pela disposição que mais tarde se deixou passar nos estatutos de 1885, confundidas no meio de outras questões mais instantes que se suscitaram a proposito da construcção, ellas vieram dar azo á companhia para falar no seu pretendido exclusivo de tarifas com tanta segurança que poderia parecer, á primeira vista, ser

qu'on peut logiquement conclure, c'est que l'opinion individuelle du ministre était de laisser à la compagnie toute la liberté compatible avec le but légitime de la concession, n'intervenant que lorsqu'elle en abuserait d'une manière manifeste.

Pour cela, disait-il, les moyens à sa disposition ne manquaient pas. Et quels pouvaient être ces moyens, si ce n'est ceux que le gouvernement avait légalement à sa disposition?

Le ministre savait bien que le contrat ne reconnaissait pas à la compagnie le droit exclusif de la fixation des tarifs. Il savait aussi que le gouvernement avait le pouvoir de contrôler l'exploitation et la faculté de régler par décret la manière de donner une exécution prompte et facile aux dispositions du contrat qui dépendaient de son intervention.

En admettant ces trois points, qui d'ailleurs ne peuvent être contestés, il en résulte que le gouvernement avait dans ses attributions la faculté de décréter, quand bon lui semblerait, le règlement du contrôle et d'y stipuler la manière en laquelle il devait être exercé. C'était alors l'occasion opportune de bien définir les droits du gouvernement et ceux de l'entreprise touchant les tarifs. Jusque là, tout ce qui aurait été fait ou déclaré n'avait qu'un caractère purement provisoire et ne pouvait que servir d'essai et d'expérience pour les mesures à décréter à l'avenir.

Néanmoins, nous n'hésitons pas à reconnaître que les déclarations de 1885, nonobstant les circonstances qui les motivèrent et le sentiment de condescendance envers la compagnie qui semble les avoir inspirées, paralisèrent l'action du gouvernement lorsqu'il voulut promulguer plus tard le règlement sur l'exploitation.

Renforcées par la disposition qui se glissa dans les statuts de 1885, confondues au milieu d'autres questions plus pressantes suscitées à propos de la construction, ces déclarations ministérielles servirent de prétexte à la compagnie pour mettre en avant avec tant d'assurance son prétendu privilège de fixer les tarifs, qu'on aurait cru, à

negocio que não carecia de mais serio e maduro exame.

De facto, em officio de 6 de junho de 1887, dizia a companhia o seguinte:

«Vê, pois, v. ex.ª que a questão das tarifas, apesar de ter a companhia pelo seu contrato o direito liberrimo de as estabelecer como lhe convenha (justa compensação da ausencia de subsidio ou garantia por parte do estado) não póde nem um instante preoccupar o ex.mo ministro da marinha e ultramar, e póde s. ex.ª por conseguinte afiançar ao governo da Republica Sul-Africana que não encontrarão os concessionarios da sua linha ferrea nas tarifas da linha portugueza difficuldades de qualquer ordem [1].»

Por este tempo começava a companhia a construcção da linha. O governo tinha-lhe mandado perguntar qual era o maximo de tarifas que se poderia indicar ao Transvaal.

A companhia escusava-se a responder sobre este ponto, mas aproveitava o ensejo para fazer as affirmações transcriptas. Se era categorica a do direito sobre as tarifas, não o era menos o compromisso sobre o modo como se usaria d'esse direito.

Sem mais exame nem estudo sobre a questão, porque só mais tarde é que as estações officiaes foram pela primeira vez ouvidas sobre o assumpto, o ministro disse incidentemente á companhia, em officio de 31 de janeiro de 1888, que não contestava o direito de fixar livremente as tarifas, mas notava o exaggero das que se achavam fixadas e lembrava a conveniencia de serem modificadas, conciliando-se todos os interesses.

Escusâmos de repetir o que n'outro logar dissémos sobre o exaggero d'essas primeiras tarifas e sobre o tom de muita benevolencia com que este officio foi redigido. O ministro de então não tinha responsabilidade alguma directa pelas declarações feitas em 1885, mas, tendo encontrado a questão das tarifas no pé de se deixar á com-

[1] Serie K, pag 13.

première vue, que c'était une affaire convenue et parfaitement arrêtée.

En effet, dans sa lettre du 6 juin 1887, la compagnie disait:

«Votre excellence voit donc que la question des tarifs, quoique la compagnie, d'après son contrat, ait le droit absolu de les établir comme bon lui semblera (juste compensation de l'absence de subside ou de garantie de la part de l'état), ne peut préoccuper un seul instant son excellence le ministre de la marine et des colonies, qui, par conséquent, peut assurer au gouvernement de la République Sud-Africaine que les concessionnaires de son chemin de fer ne rencontreront aucune sorte de difficultés dans les tarifs de la ligne portugaise [1].»

Vers cette époque la compagnie commençait la construction de la ligne. Le gouvernement lui avait fait demander quel était le maximum des tarifs que l'on pouvait indiquer au Transvaal.

La compagnie évitait de répondre sur ce point, mais elle saisissait l'occasion pour produire les affirmations déjà transcrites. Si son assertion relative au droit sur les tarifs était catégorique, l'engagement contracté sur la manière d'user de ce droit ne l'était pas moins.

Sans approfondir ni étudier la question, puisque c'est seulement plus tard que les instances officielles furent entendues pour la première fois à ce sujet, le ministre dit incidemment à la compagnie, dans sa dépêche du 31 janvier 1888, qu'il ne lui contestait pas le droit de stipuler librement les tarifs, mais il faisait remarquer les prix exagérés de quelques-uns déjà en application et signalait l'opportunité de les modifier, de manière à concilier tous les intérêts en jeu.

Il est inutile de reproduire ici ce que nous avons déjà dit touchant l'exagération des premiers tarifs, et le ton par trop bienveillant de la rédaction de cette dépêche. Le ministre qui tenait à cette époque le portefeuille de la marine n'avait aucune responsabilité directe dans les déclarations faites en 1885, mais ayant trouvé, à son

[1] Série K, pag. 13.

panhia a liberdade de as fixar, preferiu seguir a mesma orientação, procurando os meios suasorios para levar a companhia á justa comprehensão dos seus deveres.

Dava-se, de mais a mais, a circumstancia de que o seu antecessor na pasta da marinha era quem então se achava presidindo a direcção portugueza da companhia concessionaria. Este facto não lhe podia ser indifferente, não só por obvias considerações de deferencia pessoal, mas tambem pela garantia moral que elle poderia significar.

A conjunctura era muito especial para o governo portuguez, no meio das difficuldades suscitadas a proposito da ultima secção da linha ferrea.

Por um lado, a conveniencia de se conseguir uma boa estação terminal para a juncção das duas linhas na fronteira obrigava a negociações com o Transvaal mais amplas do que aquellas que se filiavam directamente nos tratados.

Os interesses portuguezes, que eram tambem os da companhia concessionaria, reclamavam uma fronteira mais interior do que aquella que o Transvaal reconhecia como legitima, á face do tratado de 1869, e que o governo portuguez declarára acceitar se não se chegasse á combinação desejada.

Por outro lado, a questão de um accordo de tarifas obrigava o governo a negociações com a companhia, porque o governo, dado mesmo que não tivessem sido feitas as declarações de 1885, tambem não tinha direito pela concessão a fixal-as e a impol-as por seu motu proprio.

N'estas circumstancias, ver á frente da companhia concessionaria o mesmo cavalheiro que, como ministro, firmára a concessão e interviera nas negociações com o Transvaal a proposito da convenção de 17 de maio 1884, era certamente uma garantia moral para a consecução do fim que se tinha em vista. Se havia as declarações de

arrivée, la question des tarifs sur le terrain de la liberté de fixation par la compagnie, il préféra l'y laisser et suivre la même orientation, sauf à chercher les moyens persuasifs pour amener la compagnie à la juste compréhension de ses devoirs.

Une autre coïncidence se produisait aussi, de nature à entraver jusqu'à un certain point ses moyens d'action. Son prédécesseur au ministère occupait alors la charge de président de la direction portugaise de la compagnie concessionnaire. Ce fait ne pouvait lui être indifférent, non seulement pour des motifs de déférence personnelle, faciles à comprendre, mais aussi par suite de la garantie morale qui pouvait en résulter.

Le gouvernement portugais se trouvait dans une situation tout à fait particulière, au milieu des difficultés créées à propos de la dernière section de la ligne.

D'un côté, la convenance d'obtenir une bonne gare terminus pour la jonction des deux lignes à la frontière entraînait avec le Transvaal des négociations plus étendues que celles directement dépendantes des traités.

Les intérêts portugais, qui étaient aussi ceux de la compagnie concessionnaire, réclamaient une frontière plus intérieure que celle que le Transvaal considérait comme légitime en présence du traité de 1869, et que le gouvernement portugais avait déclaré accepter, au cas où la combinaison désirée n'aboutirait pas.

D'un autre côté, la question de l'accord sur les tarifs exigeait des négociations avec la compagnie, parce que le gouvernement, en admettant même que les déclarations de 1885 n'eussent pas eu lieu, n'avait pas non plus le droit, d'après la concession, de les fixer et de les imposer de son propre mouvement.

Dans ces circonstances, la présence à la tête de la compagnie concessionnaire de la même personne qui, comme ministre, avait signé la concession et était intervenue dans les négociations avec le Transvaal, à propos de la convention du 17 mai 1884, était, à coup sûr, une garantie morale pour atteindre le but que l'on visait. S'il y avait

1885 para com a companhia, havia igualmente as de 1884 para com o Transvaal.

No seio da companhia, presidindo á sua direcção, estava portanto quem melhor do que ninguem podia comprehender a necessidade e a conveniencia de se chegar a um accordo de tarifas com a companhia do Transvaal, para se não dar o caso dos dois governos terem de intervir pelos mil meios que tinham á sua disposição.

Dadas as affirmações acima transcriptas do officio de 6 de junho de 1887 e attentas todas as circumstancias da occasião, não é de admirar que o novo ministro da marinha proseguisse na orientação de benevolencia que até ali se tinha seguido, evitando questões irritantes e procurando meios conciliadores que conduzissem á realisação do fim para que se fizera a concessão.

A declaração do officio de 31 de janeiro é, comtudo, muito menos categorica do que o haviam sido as de 1885. Declarar que se não contesta o direito de fixar livremente as tarifas e recommendar ao mesmo tempo que se tenha em vista o bom uso d'esse direito, era uma resposta que abrangia directamente as duas affirmações feitas no officio de 6 de junho, e que por isso mesmo era de caracter condicional.

De parte a parte, devia ficar bem entendido que o governo, se deixava á companhia a liberdade de fixar livremente as suas tarifas, contava que a companhia, por seu lado, havia de usar essa faculdade por modo que nunca os concessionarios do Transvaal encontrassem difficuldades nas tarifas portuguezas.

Esta especie de pacto, resultante das declarações trocadas nos dois officios citados, teve a confirmação immediata em documentos ulteriores de que vamos dar noticia.

Poucos dias depois de recebido o officio de 31 de janeiro, a direcção da companhia dava conhecimento ao ministro dos dois seguintes telegrammas, recebidos da direcção em Londres (vide serie S, n.° 25–A):

les déclarations de 1885 faites à la compagnie, il existait aussi celles de 1884 faites au Transvaal.

Au sein même de la compagnie et présidant à sa direction se trouvait donc l'homme qui, mieux que personne, pouvait comprendre la nécessité et la convenance d'arriver à un accord avec la compagnie transvaalienne, pour éviter que les deux gouvernements n'intervinssent par les mille moyens qu'ils avaient à leur disposition.

En présence des affirmations, ci-dessus reproduites, de la lettre du 6 juin 1877, et étant donné les circonstances du moment, il n'est pas étonnant que le nouveau ministre de la marine ait continué dans la voie de condescendance adoptée jusqu'alors, évitant toutes sortes de froissements, et recherchant par tous les moyens de conciliation à atteindre le but que la concession visait.

La déclaration contenue dans la dépêche du 31 janvier est toutefois beaucoup moins catégorique que ne l'avaient été celles de 1885. Dire que l'on ne contestait pas le droit de fixer librement les tarifs, et recommander en même temps que l'on eût en vue le bon usage de ce droit, c'était une réponse qui embrassait directement les deux affirmations produites dans la lettre du 6 juin, et qui, par cela même, avait un caractère conditionnel.

De part et d'autre il devait être parfaitement entendu que, si le gouvernement laissait à la compagnie le droit de fixer à sa volonté les tarifs, il comptait, de son côté, que la compagnie userait de ce droit de façon à ce que les concessionnaires transvaaliens ne pussent trouver aucune difficulté dans l'application des tarifs portugais.

Cette sorte de pacte, résultant des déclarations échangées dans les deux documents précités, fut immédiatement confirmé par d'autres documents ultérieurs dont nous allons nous entretenir.

Peu de jours après la réception de la lettre du 31 janvier, la direction de la compagnie donnait connaissance au ministre des deux télégrammes ci-après, reçus de la direction de Londres (voir série S, n.° 26–A):

Em 9 de fevereiro: «*Good rates reduced one half for the present*».

Em 10 de fevereiro: «*Negotiations proceeding here with Netherlands railway necessary to know if frontier is decided. Could Government agree to fix it on the right bank of Incomati river just beyond kilometre 91 where Netherlands bridge crosses. Wire reply*».

Eram tres gratas noticias para o governo, sob os pontos de vista capitaes n'aquella occasião: tarifas, accordo e fronteira. Parecia que a companhia se compenetrava, a final, dos seus verdadeiros interesses, entrando no caminho conciliador que o governo desejava. Uma reducção de 50 por cento nas tarifas, se mostrava o exaggero das que tinham sido fixadas, provava tambem o reconhecimento do erro commettido e uma attenção para com as observações do ministro. A noticia de se acharem entaboladas negociações directas para o accordo entre as duas companhias concessionarias não era menos agradavel, porque o governo desejava não ter de intervir e só quando as duas companhias se não entendessem é que se tinha reservado o direito de intervir.

Finalmente, o desejo que a companhia parecia manifestar, de que a fronteira se fixasse alem do kilometro 91, conciliava-se inteiramente com o desejo e proposito do governo, porque era a amplificação da fronteira que desde setembro de 1887 tinha sido indicada pelo engenheiro Machado, como a mais conveniente aos interesses da construcção e da exploração.

Por isso o ministro da marinha se apressou em dar conhecimento d'estes telegrammas ao seu collega dos estrangeiros, por cuja pasta corriam as negociações diplomaticas com o Transvaal. Dizia-lhe por essa occasião: «Estes telegrammas foram-me communicados pelo director Ressano Garcia, e parece-me serem importantes para o proseguimento das negociações diplomati-

Le 9 février: «*Tarifs marchandises reduits moitié pour le moment.*»

Le 10 février: «*Négociations continuant ici avec chemin de fer Transvaal, avons besoin savoir si frontière est décidée. Gouvernement pourrait la fixer sur rive droite Incomati, immédiatement après kilomètre 91, où passe le pont de la compagnie néerlandaise. Réponse télégraphique.*»

Ces dépêches renfermaient trois nouvelles agréables pour le gouvernement portugais touchant les trois questions les plus intéressantes du moment, savoir la question des tarifs, l'accord entre les compagnies et la question de la frontière. La compagnie paraissait enfin comprendre où résidaient ses véritables intérêts, et elle semblait vouloir entrer dans la voie de conciliation que le gouvernement désirait. Si la réduction de 50 par cent sur les tarifs démontrait le prix exagéré qu'on leur avait fixé, elle n'en révélait pas moins que la compagnie reconnaissait l'erreur commise et prenait en considération les observations directes du ministre. La nouvelle des négociations entamées pour l'accord entre les compagnies concessionnaires ne fut pas accueillie avec moins de joie, car le gouvernement voulait s'abstenir de toute intervention dans leurs débats réservant son ingérence pour le cas où ces compagnies ne parviendraient pas à s'entendre entre elles.

Finalement, le désir que la compagnie semblait manifester que la frontière fût fixée au kilometre 91, s'accordait avec les vues du gouvernement, puisque c'était là l'extension de la frontière indiquée depuis septembre 1887 par l'ingénieur Machado, comme la plus convenable aux intérêts de la construction et de l'exploitation.

Aussi, le ministre de la marine s'empressa-t-il de donner connaissance de ces dépêches à son collégue des affaires étrangères, dont le département avait à sa charge les négociations diplomatiques avec le Transvaal, et il lui disait à cette occasion: «Ces télégrammes m'ont été communiqués par le directeur mr. Ressano Garcia, et ils me semblent importants pour la

cas entaboladas para a delimitação da fronteira. Ao mencionado director fiz sentir quanto era conveniente para o bom resultado d'estas negociações que se proseguisse por parte da companhia no caminho que era indicado por aquelles telegrammas».

Não temos que repetir a historia dos factos que por essa mesma occasião se estavam dando e se foram succedendo, em diametral opposição com o que estava declarado. Bastará citar os dois seguintes documentos:

1.° O officio de 16 do mesmo mez de fevereiro, em que o engenheiro Machado informava o que era a apregoada reducção das tarifas, e o que estava sendo a exploração, instando pela necessidade urgente de se decretar o regulamento para a exploração e fiscalisação, e dando conta de se haverem encetado negociações, não para um accordo entre as duas companhias, mas sim para a venda de todas as acções e obrigações da companhia portugueza aos governos do Cabo e do Natal [1].

2.° O officio de 10 de março seguinte, em que o secretario d'estado do Transvaal se queixava amargamente das difficuldades postas pela companhia portugueza a todo e qualquer accordo: «*The unwillingness of the Portuguese Company has now however appeared so clearly that in opinion of this Government, your Government can no longer have any doubt about it* [2]».

Sobrevieram então os estragos e destroços de 1888, as questões com o empreiteiro, a larga dilação quanto a trabalhos de reparação, e tudo o mais de que fizemos menção nos logares competentes.

De todos os lados chegavam noticias desanimadoras e de alarme, quanto ao estado da linha, ao seu futuro e aos propositos das companhias, desenhando-se uma situação inteiramente ao avesso da que as declarações trocadas entre o ministro e a companhia faziam prever.

Era bem o caso de se intervir por parte

[1] Serie J, n.° 17.
[2] Serie K, n.° 22.

suite des négociations diplomatiques établies au sujet de la délimitation de la frontière. J'ai fait comprendre au même directeur qu'il convenait pour la réussite de ces négociations que la compagnie observât la conduite indiquée dans ces télégrammes».

Nous n'avons pas à reproduire ici l'histoire des faits qui se passaient alors et continuèrent à se produire, dans un sens diamétralement opposé à celui qui avait été conseillé et prescrit. Il suffira de citer:

1.° La dépêche du 16 février, où l'ingénieur Machado expliquait en quoi consistait la fameuse réduction sur les tarifs, et comment l'exploitation s'effectuait, insistant sur la nécessité urgente de décréter le règlement de l'exploitation et du contrôle, et informant que les pourparlers engagés avaient pour but, non point l'accord entre les compagnies, mais bien la vente de toutes les actions et obligations de la compagnie portugaise aux gouvernements du Cap et du Natal [1].

2.° La dépêche du 10 mars suivant, dans laquelle le secrétaire d'état du Transvaal se plaignait amèrement des difficultés suscitées par la compagnie portugaise au sujet de toute entente: «*Mais la mauvaise volonté de la compagnie portugaise s'est maintenant manifestée si clairement, d'après l'opinion de ce gouvernement que celui de votre excellence ne peut plus en douter*» [2].

Sur ces entrefaites eurent lieu les avaries et les dégâts de 1888, les différends avec l'entrepreneur, le retard apporté aux travaux de réparation, et tous les incidents dont nous avons fait mention.

De tous côtés arrivaient des nouvelles alarmantes sur l'état de la ligne, sur son avenir et sur les intentions de la compagnie. La situation se dessina dès lors comme tout à fait contraire à celle qu'avaient fait prévoir les déclarations échangées entre le ministre et la compagnie.

C'était plus que jamais le cas, pour les

[1] Série J, n° 17.
[2] Série K, n° 22.

dos governos. O ministro, todavia, intervem nos termos e com os propositos conciliadores que constam do seu officio de 5 de setembro de 1888, quando remetteu á companhia o projecto de accordo em que os dois governos combinavam.

E foi então, pela primeira vez, que, a proposito d'esse projecto, a chamada questão das tarifas foi effectivamente estudada e explanada, já por meio de uma commissão especialmente nomeada para esse effeito, já pela procuradoria geral da corôa e fazenda. São os documentos 7.°, 8.° e 9.° da serie M, cujo contexto havemos aqui como se transcripto fôra.

Ha ainda outras declarações ministeriaes feitas no parlamento em abril de 1889, a proposito de perguntas dirigidas ao governo sobre a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques. São as mais significativas de quantas se fizeram durante todo o periodo da concessão, e convem lembrar o que era a situação de então quanto aos cavalheiros que principalmente tiveram ingerencia sobre a questão d'este caminho de ferro, antes e depois da concessão.

Desde 1881 até 1889 tinham-se succedido no governo do paiz duas situações politicas, uma regeneradora, que durou até 20 de fevereiro de 1886, e outra progressista.

A pasta dos estrangeiros durante todo esse periodo coube aos seguinte srs.: Serpa Pimentel, desde 14 de novembro de 1881 até 24 de outubro de 1883; Barboza du Bocage, desde 24 de outubro de 1883 até 20 de fevereiro de 1886; Barros Gomes, desde 24 de fevereiro de 1886.

Na pasta da marinha houve mais frequentes mudanças, a saber:

gouvernements, d'intervenir. Cependant le ministre usa de son droit d'intervention avec les idées les plus conciliantes, ainsi qu'on le voit par les termes de sa dépêche du 5 septembre 1888, lorsqu'il remit à la compagnie le projet d'accord arrêté entre les deux gouvernements.

C'est alors que, pour la première fois, et à propos de ce projet, la prétendue question des tarifs fut effectivement étudiée et discutée tant par une commission spécialement désignée à cet effet que par le procureur général de la couronne et des finances. Nous renvoyons le lecteur aux documents 7, 8 et 9 de la série M, qui nous dispensent d'en transcrire ici le contenu.

Il y a encore d'autres déclarations ministérielles produites au parlement, en avril 1889, à propos d'interpellations adressées au gouvernement sur la question du chemin de fer de Lourenço Marques. Ce sont les plus significatives de toutes celles formulées pendant la période de la concession, et il y a lieu de rappeler la situation d'alors, relativement aux hommes d'état qui intervinrent d'une façon plus directe dans les affaires de cette ligne, avant et après la concession.

Depuis 1881 jusqu'en 1889, deux situations politiques s'étaient succédé dans l'administration du pays, l'une appartenant au parti *regenerador,* qui dura jusqu'au 20 février 1886, l'autre au parti *progressista.*

Le portefeuille des affaires étrangères, pendant cette période, se trouve successivement entre les mains de mrs.: Serpa Pimentel, du 14 novembre 1881 au 24 octobre 1883; Barboza du Bocage, du 24 octobre 1883 au 20 février 1886; Barros Gomes, à partir du 24 février 1886.

Dans le portefeuille de la marine, il y eut les mutations suivantes:

Periodos	Ministros	Natureza do preenchimento
14-11-81 a 30- 1-83	Mello Gouveia	Effectivo
30- 1-83 a 24-10-83	B. du Bocage..	Idem
24-10-83 a 20- 2-86	P. Chagas.....	Idem
20- 2-86 a 5- 8-86	H. de Macedo..	Idem
5- 8-86 a 27- 9-86	Barros Gomes..	Interino
27- 9-86 a 9- 5-87	H. de Macedo..	Effectivo
9- 5-87 a 15- 9-87	Barros Gomes..	Interino
15- 9-87 a 13- 7-88	H. de Macedo.	Effectivo
13- 7-88 a 23- 2-89	Barros Gomes..	Interino
Desde 23-2-89	Ressano Garcia	Effectivo

Périodes	Ministres	Nature des fonctions
14-11-81 à 30- 1-83	Mello Gouveia	Effectives
30- 1-83 à 24-10-83	B. du Bocage..	Idem
24-10-83 à 20- 2-86	P. Chagas.....	Idem
20- 2-86 à 5- 8-86	H. de Macedo..	Idem
5- 8-86 à 27- 9-86	Barros Gomes..	Intérimaires
27- 9-86 à 9- 5-87	H. de Macedo..	Effectives
9- 5-87 à 15- 9-87	Barros Gomes..	Intérimaires
15- 9-87 à 13- 7-88	H. de Macedo..	Effectives
13- 7-88 à 23- 2-89	Barros Gomes..	Intérimaires
A partir du 23-2-89	Ressano Garcia	Effectives

Convem tambem lembrar que tres d'estes cavalheiros, os srs. Serpa Pimentel, Pinheiro Chagas e Ressano Garcia, tinham feito parte da administração portugueza da companhia concessionaria, succedendo que, ao tempo em que a questão foi levantada no parlamento, o sr. Pinheiro Chagas era o presidente da direcção da companhia e o sr. Ressano Garcia acabava de se exonerar de lá pela sua entrada no ministerio.

A questão das tarifas, complicada como estava n'aquella conjunctura, já pelas declarações ministeriaes anteriores, já pelos pareceres officiaes que, a despeito d'essas declarações, sustentavam a falta de fundamento legal para o pretendido direito da companhia, era um assumpto duplamente melindroso para o ministro da marinha, que acabava de ser collega do sr. Pinheiro Chagas na direcção da companhia e viera entrar no governo ao lado do sr. Barros Gomes, na mesma situação politica de que fizera parte o sr. H. de Macedo. A orientação seguida anteriormente pelos seus antecessores, quanto a esta questão, impunha-se-lhe portanto como norma de obvia coherencia para com uma e outra ordem de collegas.

N'estas especiaes circumstancias, as declarações parlamentares do ministro são dignas de se notar, porque representam o modo como um antigo director da companhia se exprime quanto ao assumpto. A questão foi levantada na sessão da camara dos deputados de 23 de abril de 1889, fa-

Il y a lieu de faire ressortir également que trois de ces hommes d'état, mrs. Serpa Pimentel, Pinheiro Chagas et Ressano Garcia, avaient fait partie de l'administration portugaise de la compagnie concessionnaire. A l'époque où la question fut soulevée au corps législatif, mr. Pinheiro Chagas était le président de la direction de la compagnie, et mr. Ressano Garcia venait d'obtenir son exonération de membre de la direction par suite de son entrée au ministère.

La question des tarifs était alors très compliquée, tant par les déclarations ministérielles précédentes, que par les avis officiels qui, en dépit de ces déclarations, niaient tout fondement au prétendu droit de la compagnie. Elle constituait une affaire doublement délicate pour le ministre de la marine, naguère collègue de mr. Pinheiro Chagas dans la direction de la compagnie, et qui allait siéger au gouvernement, à côté de mr. Barros Gomes, dans le même ministère dont mr. Henrique de Macedo avait fait partie. L'orientation suivie antérieurement par ses prédécesseurs, à propos de cette question, se lui présentait donc comme une raison de cohérence pour s'en tenir à la même ligne de conduite.

Dans ces circonstances spéciales, les déclarations parlementaires du ministre sont dignes de remarque, car elles représentent la manière dont s'exprimait un ancien directeur de la compagnie à propos de cette affaire. La question fut soulevée à la séance de la chambre des députés du 23 avril

zendo o deputado interpellante as seguintes perguntas, a que não pediu resposta immediata, por não estarem presentes os ministros da marinha e dos estrangeiros: 1.ª se o governo tinha opinião formada a respeito da sua interferencia na fixação das tarifas? 2.ª se a esse respeito consultou, como devia, as instancias competentes?

Na sessão de 27 de abril, estando apenas presente o ministro dos estrangeiros, o deputado interpellante suscitou novamente a questão, acrescentando uma nova pergunta quanto ao estado das relações diplomaticas entre Portugal e o Transvaal na questão do caminho de ferro.

O ministro dos estrangeiros respondeu a esta ultima pergunta, dizendo que o governo portuguez considerava identificados os seus interesses com os do Transvaal sobre este assumpto; e por isso procurára sempre, elle ministro, já pela sua pasta, já como ministro interino da marinha, harmonisar as cousas de modo a permittirem que o caminho de ferro siga ininterrupto até Pretoria, sem o que não teria valor algum a secção portugueza, e o futuro de Lourenço Marques ficaria absolutamente perdido. Era certo que ultimamente o presidente da republica dirigira ao governo portuguez um telegramma, perguntando quaes as intenções do mesmo governo quanto á conclusão da linha ferrea, bem como quanto á prorogação ou não prorogação do praso fixado para tal effeito.

«O governo portuguez, concluia o ministro, não tem a menor duvida em declarar que está firmemente resolvido a não prorogar esse praso.»

A resposta ás outras perguntas foi dada pelo ministro da marinha nas sessões de 27 de abril e 1 de maio. Firma-se fundamentalmente nas declarações feitas em 1885 e na disposição que se consignou nos estatutos d'esse anno, concluindo de um e outro facto que o pensamento do governo de então fôra dar á companhia a liberdade de fixar as tarifas. Concluia portanto:

«O governo não póde deixar de se jul-

1889. Le député interpellateur y formula les demandes ci-après, sans exiger toutefois une réponse immédiate, vu l'absence des ministres de la marine et des affaires étrangères: 1° si le gouvernement avait une opinion arrêtée au sujet de son intervention dans la fixation des tarifs? 2° s'il avait consulté à cet égard les instances compétentes, ainsi qu'il était tenu de le faire?

A la séance du 27 avril, à laquelle assista seulement le ministre des affaires étrangères, le député interpellateur souleva de nouveau la question, demandant en quel état se trouvaient les relations diplomatiques entre le Portugal et le Transvaal à propos du chemin de fer.

Le ministre des affaires étrangères répondit à cette dernière interpellation, en assurant que le gouvernement portugais considérait dans cette question ses intérêts identiques à ceux du Transvaal. Ainsi, avait-il toujours cherché, soit par son ministère soit comme ministre intérimaire de la marine, à mettre toutes choses en harmonie, de façon à obtenir que le chemin de fer continuât sans interruption jusqu'à Pretoria, sans quoi le tronçon portugais n'aurait plus de valeur et l'avenir du port de Lourenço Marques se trouverait irrémissiblement compromis. Il était certain que le président de la république transvaalienne avait récemment télégraphié au gouvernement portugais, lui demandant quelles étaient ses intentions touchant la conclusion de la ligne, et s'il était ou non disposé à autoriser la prorogation du délai stipulé à cet effet.

«Le gouvernement portugais, concluait le ministre dans sa réponse, n'hésite point à déclarer qu'il est fermement résolu à ne pas proroger ce délai.»

La réponse aux autres questions fut donnée par le ministre de la marine, dans les séances des 27 avril et 1er mai. Elle se basait sur les déclarations produites en 1885 et sur la disposition consignée dans les statuts de la même année, en concluant que les idées du cabinet d'alors étaient d'accorder à la compagnie la liberté de fixer les tarifs. Il terminait ainsi:

«Le gouvernement ne peut moins que de

gar obrigado a dar ao contrato de 1883 a mesma interpretação que lhe deu o proprio ministro que o assignou, visto que a interpretação d'esse ministro se traduziu ulteriormente em documentos authenticos que obrigam o poder executivo para com a empreza.»

Esta resposta provocou, da parte do deputado interpellante, as obvias objecções de direito que se offereciam contra semelhante hermeneutica juridica. Entendia, porventura, o ministro que o contrato se prestava a tal interpretação? As declarações de 1885, firmadas nos estatutos de 1884, correspondiam realmente ao que se lia nos mesmos estatutos? A disposição consignada nos estatutos de 1885 era meio legal de ampliar as concessões feitas originariamente?

O ministro teve portanto necessidade de explicar e completar a sua primeira resposta, o que fez na sessão de 1 de maio.

Começou por contestar que tivesse achado justa e conveniente a liberdade de tarifas de que estava gosando a companhia. «Ora eu não disse tal, nem podia dizel-o, porque de ha muito, e não só de agora, tenho opinião exactamente contraria. Entendo até que o principal defeito da concessão é a ausencia de quaesquer estipulações sobre tarifas, que permittiu que o contrato tivesse a interpretação que mais tarde se lhe deu. Eu não disse tão pouco que o silencio do contrato relativo a tarifas representava a liberdade para a companhia de as fixar como quizesse.»

O ministro accentua muito especialmente a circumstancia de não ter firmado a sua resposta em qualquer artigo do contrato, mas sim nos documentos posteriores de 1885 e 1886, que, no seu entender, contituiam obrigação do estado para com a empreza.

D'onde conclue: «E creio que este facto de eu ir procurar estes documentos está demonstrando por absurdo que eu não reconhecia no contrato a liberdade das tarifas».

reconnaître qu'il est obligé à attribuer au contrat de 1883 la même interprétation qui lui avait donnée le ministre qui l'a signé, attendu que l'interprétation de ce ministre a été reproduite dans des documents authentiques qui engagent le pouvoir exécutif vis-à-vis de l'entreprise.»

Cette réponse provoqua de la part du député interpellateur les objections de droit qui s'offraient naturellement à l'esprit contre une semblable interprétation des clauses de la concession. Le ministre se figurait-il, par hasard, que le contrat se prêtait à une pareille interprétation? Les déclarations de 1885, basées sur les statuts de 1884, s'accordaient-elles réellement avec ce que l'on lisait dans ces mêmes statuts? La disposition consignée dans les statuts de 1885 était-elle un moyen légal d'amplifier les concessions primitivement accordées?

Le ministre fut donc forcé d'expliquer et de compléter sa première réponse, ce qu'il fit dans la séance du 1er mai.

Il commença par contester qu'il eût trouvé juste et raisonnable la liberté de tarifs dont la compagnie jouissait. «Je n'ai pas dit cela, poursuivit-il, et je ne pouvais d'ailleurs le dire, car il y a longtemps et ce n'est pas seulement d'aujourd'hui, que j'ai formé à ce sujet une opinion tout à fait contraire. Je crois même que le principal défaut de la concession est justement l'absence de toute stipulation relative aux tarifs, absence qui a servi de base à l'interprétation donnée plus tard au contrat. Je n'ai pas dit, non plus, que le silence du contrat au sujet des tarifs représentait la liberté pour la compagnie de les fixer comme elle l'entendrait.»

Le ministre frise particulièrement la circonstance de n'avoir pas basé sa réponse sur l'un quelconque des articles du contrat, mais bien sur des documents postérieurs de 1885 et 1886 qui, à son avis, entraînaient l'obligation de l'état vis-à-vis de l'entreprise

Et il conclut de là: «Je crois même qu'en invoquant ces documents, je démontre suffisamment par l'absurde que je ne reconnais pas dans le contrat la liberté pour la compagnie de fixer ses tarifs».

Quer isto dizer: o ministro entendia que o contrato não concedia a liberdade de tarifas; mas como em declarações posteriores se tinha reconhecido essa faculdade á companhia, julgava não dever alterar a situação existente.

São estas as declarações ministeriaes de 1889, feitas por quem entendia que o contrato de 1883 não dava, nem podia ser interpretado no sentido de dar á companhia o direito de fixar as tarifas sem intervenção do governo. Nenhum ministro se tinha expressado a este respeito com maior clareza, e nenhum se encontrava na situação especial d'este, por entrar no ministerio depois de ter sido director da companhia.

O que faltou dizer, por esta occasião, foi a rasão de direito que obrigava o ministro a seguir a mesma orientação dos seus antecessores, quando pessoalmente se reconhecia ser caminho errado e inconveniente aos interesses publicos. Se o pretendido privilegio da companhia resultava apenas dos documentos posteriores, e se, a despeito d'estes, as estações competentes se tinham pronunciado contra tal privilegio, a orientação do governo podia juridicamente ser diversa.

Resumiremos agora toda a questão das tarifas, debaixo do ponto de vista legal e juridico.

O contrato não concedeu á companhia o exclusivo das tarifas; antes, ao contrario, das suas disposições, da legislação que então vigorava e dos precedentes estabelecidos quanto a concessões de caminhos de ferro, se deprehendia o direito do governo a intervir no assumpto.

O exclusivo absoluto seria, alem de tudo, um absurdo economico e uma abdicação de direitos soberanos, que nem estava nas attribuições do governo conceder, nem era consentaneo á indole d'estas concessões, nem tinha justificação á face dos bons principios e do exemplo que nos offerecem

En un mot, le ministre avouait que le contrat n'accordait pas la faculté d'établir librement les tarifs, mais comme toutefois, dans des déclarations postérieures, ce droit avait été reconnu à la compagnie il ne croyait pas devoir modifier la situation existante.

Tels furent les déclarations ministérielles de 1889 produites par un homme d'état qui entendait que le contrat de 1883 n'octroyait ni ne pouvait être considéré comme octroyant à la compagnie le droit d'établir ses tarifs sans l'intervention du gouvernement. Aucun ministre ne s'était exprimé à ce sujet avec plus de clarté. Aucun ne se trouvait dans une situation aussi spéciale que la sienne, puisqu'il entrait au ministère après avoir exercé les fonctions de directeur de la compagnie.

Ce que le ministre omit de déclarer, en cette occasion, c'est la raison de droit qui l'obligeait à adopter la même orientation que ses prédécesseurs, lorsqu'il reconnaissait personnellement que le chemin suivi était erroné et contraire aux intérêts publics. Si le soi-disant privilège de la compagnie résultait uniquement des documents postérieurs au contrat, et si, en dépit de ces derniers, les instances compétentes s'étaient prononcé contre un semblable privilège, l'orientation du gouvernement pouvait être différente sous le rapport juridique.

Résumons maintenant toute la question des tarifs, au point de vue légal et du droit.

L'acte de concession n'a pas accordé à la compagnie le privilège exclusif de fixer les tarifs. Bien au contraire, les clauses de ce document, la législation en vigueur à cette époque, les précédents établis sur la concession de chemins de fer démontrent que le gouvernement avait le droit d'intervenir dans cette fixation.

Ce privilège absolu serait, d'ailleurs, une absurdité au point de vue économique, un abandon de droits souverains que les attributions du gouvernement ne lui permettaient pas de consentir, et qui ne s'accordait pas avec la nature de ces concessions. Il n'aurait pas de justification en face des bons

a legislação e a pratica de todos os paizes cultos sobre esta materia.

Nunca, portanto, o contrato podia ser interpretado por esta fórma, nem n'esse sentido houve qualquer proposta anterior do concessionario ou motivo de compensação attendivel a que devesse subordinar-se tal interpretação.

As declarações de 1885 não podem ser entendidas como dando um exclusivo absoluto, porque antes d'ellas se tinha reservado o governo o direito de intervir, caso as companhias não chegassem a accordo. Mesmo como exclusivo relativo, taes declarações não se fundaram no contrato, para poderem ser tidas como interpretação d'esse documento; e firmando-se nos estatutos de 1884, é certo que estes nada continham que as pudesse justificar.

A disposição consignada nos outros estatutos é mais expressa, mas inteiramente anachronica, contradictoria, exorbitante e illegal. Não vale, como concessão nova, porque não foi feita n'esse sentido, nem era aquelle o meio de a fazer; nem vale como reconhecimento de concessão antiga, visto que a não havia. A propria companhia assim o reconheceu quando em dezembro de 1886 julgava necessario solicitar do governo mais esse privilegio, como concessão nova.

A declaração de 1888, com todas as circumstancias que a precederam e se lhe succederam, não foi mais do que uma orientação determinada pelas declarações anteriores e aconselhada pela opportunidade da occasião, e no sentido de que a faculdade era para ser usada nos termos em que tão explicitamente a expozera o ministro de 1884, nas suas negociações com o Transvaal, e em que o mesmo cavalheiro, como director da companhia, a expoz ao ministro no officio de 6 de junho de 1887.

Finalmente, as declarações parlamenta-

principes et de l'exemple que nous offrent la législation promulguée et la pratique suivie dans tous les pays civilisés.

L'acte de concession ne pouvait donc d'aucune manière être interprété ainsi. Aucune soumission antérieure n'avait été présentée en ce sens par le concessionnaire pas plus qu'il n'existait de motif plausible auquel une pareille interprétation dût être subordonnée.

Les déclarations de 1885 ne sauraient être considérées comme octroyant un privilège absolu à ce sujet, attendu que le gouvernement, avant de les produire, s'était réservé le droit d'intervenir entre les compagnies, au cas où elles n'arriveraient pas à un accord. Comme privilège relatif, ces déclarations ne puisaient dans le contrat aucun titre qui permît cette interprétation, et si elles se basaient sur les statuts de 1884, il est avéré qu'ils ne contenaient rien qui pût en fournir la justification.

La disposition consignée dans les autres statuts est plus explicite, mais, outre qu'elle pèche par anachronisme, elle est contradictoire, abusive et illégale. Comme concession nouvelle, elle n'a aucune valeur, car elle ne fut pas faite dans ce but, et si elle l'avait été, la marche à suivre eût été différente. Comme reconnaissance ou confirmation d'une concession antérieure, sa valeur est également nulle, puisque cette concession n'existait pas. La compagnie elle-même l'a d'ailleurs reconnu ainsi, lorsqu'en décembre 1886 elle jugea indispensable de solliciter du gouvernement ce privilège, à titre de concession nouvelle.

La déclaration de 1888, ainsi que toutes les circonstances qui la précédèrent et celles qui lui succédèrent, ne fut qu'une orientation déterminée par les déclarations antérieures et conseillée par l'opportunité du moment. On devait user de la faculté qu'elle accordait, dans les termes explicitement exposés par le ministre de 1884, lors de ses négociations avec le Transvaal, et de la façon dont lui même, lorsqu'il était directeur de la compagnie, avait entretenu le ministre dans sa lettre du 6 juin 1887.

Finalement, les déclarations parlemen-

res de 1889 vieram comprovar a falta de fundamento legal das anteriores declarações como interpretação do contrato, embora o ministro se considerasse obrigado a seguil-as contra sua vontade e a despeito das boas rasões de direito que se lhes poderiam oppor.

Esta foi a questão legal e juridica, aquella que nunca foi posta nem debatida em termos contenciosos, e que se póde considerar *re integra* para ser resolvida pelo venerando tribunal arbitral.

A outra feição da questão é essencialmente pratica, e tem melhor cabimento na secção seguinte, em que nos vamos occupar de outra ordem de questões, a proposito das relações internacionaes com o Transvaal.

O que foram os factos, quem abusou do contrato, quem procedeu lealmente, são quesitos a que se não póde responder sem se abranger em todo o seu conjuncto as legitimas espheras de acção em que governos e concessionarios tiveram de operar.

A questão das tarifas virá então sob um ponto de vista mais moral do que juridico, que é o da especulação que se fez e continúa fazendo com esta materia. Especulação em dois sentidos e para dois fins. Em dois sentidos, porque se especulou quanto ao modo de se conseguir uma faculdade que a concessão não abrangêra, bem como quanto ao uso que se fez d'essa faculdade quando de facto se considerou adquirida. Especulação para dois fins, porque se usou d'esta arma contra as relações dos dois governos, a fim de as estorvar e difficultar, como se especula agora com ella, a fim de desvirtuar e de envenenar as intenções e propositos dos mesmos governos.

Contâmos provar que os interessados andam menos avisadamente, chamando a questão para um terreno a que não foram provocados e sem que a natureza da questão fundamental no presente pleito a isso os obrigasse. Nem o decreto da rescisão nem o relatorio que o precede dizem uma pala-

taires de 1889 vinrent corroborer l'absence de fondement légal de celles produites précédemment, à titre d'interprétation de l'acte de concession, bien que le ministre se crût obligé de les suivre malgré lui et en dépit des bonnes raisons de droit qui pouvaient leur être opposées.

Telle est la question légale et juridique, celle qui n'a jamais été posée ni débattue en termes contentieux et que l'on peut considérer *re integra* comme devant être résolue par le respectable tribunal arbitral.

L'autre phase de la question est essentiellement pratique, et sera mieux classée dans la section suivante, où nous allons nous occuper d'un autre ordre d'incidents, à propos des relations internationales avec le Transvaal.

Comment les faits doivent-ils être appréciés? Qui est ce qui a violé le contrat? Qui a procédé loyalement? Ce sont là des points sur lesquels on ne saurait répondre sans embrasser dans leur ensemble les sphères légales d'action dans lesquelles les gouvernements et les concessionnaires ont dû agir.

La question des tarifs y sera envisagée plutôt à un point de vue moral que juridique, celui de la spéculation dont elle a été et dont elle est encore l'objet. Elle a servi de base à la spéculation de deux manières et dans deux buts. De deux manières, disons-nous, parce qu'on a spéculé d'abord sur la façon d'obtenir un privilège que la concession n'octroyait pas et ensuite sur l'usage qu'on en a fait, lorsqu'on l'a considéré comme acquis. Dans deux buts, car on en fit un instrument pour entraver et embarrasser les relations entre les deux gouvernements, de même qu'on spécule encore aujourd'hui sur la question des tarifs, pour dénaturer et envenimer les projets et les intentions de ces mêmes gouvernements.

Nous espérons pouvoir démontrer que les intéressés se sont engagés dans une mauvaise voie, en attirant l'affaire sur un terrain où personne ne les provoquait, sans qu'ils y fussent obligés par des exigences de la question capitale dans le présent litige. Ni le décret de résiliation, ni le

vra a respeito do procedimento da companhia em materia de tarifas, quando tantas rasões de aggravo o governo tinha contra a empreza n'este ponto. São omissos a este respeito, como o era o contrato de 14 de dezembro de 1883. Ora, se os documentos capitaes do litigio guardaram silencio sobre este ponto, não seria mais avisado que os interessados se remettessem tambem a um prudente silencio, restringindo-se á questão de direito e evitando a questão da moralidade?

Quer-nos parecer que sim, não só pelo que sabemos da questão, mas tambem pelo mais que, segundo suppomos, a acção do tribunal poderá vir a investigar, no uso das faculdades que lhe concedeu o compromisso arbitral.

Quem ousa pedir, perante um tribunal serio, cerca de dois milhões esterlinos como indemnisação de um caminho de ferro que o governo recebeu no valor de pouco mais de £ 160:000, póde dizer o que quizer, mas não tem auctoridade para atacar a moralidade alheia.

SECÇÃO III

A questão das relações com o Transvaal

A convenção de 17 de maio de 1884, com o seu protocollo e *memorandum* da mesma data, serve de alvo aos ataques mais violentos por parte dos adversarios. As accusações que se fazem ao governo portuguez, podem resumir-se do modo seguinte:

1.° A promessa da concessão de um *tramway* ao Transvaal foi uma violação flagrante do contrato, porque, não podendo essa concessão realisar-se senão dentro da zona de respeito fixada no contrato, offendia-se um dos previlegios mais importantes da empreza.

2.° Duplamente flagrante foi a violação do contrato, quando essa promessa garantiu ao Transvaal o uso do *tramway* para mercadorias e passageiros no caso das companhias não chegarem a um accordo sobre tarifas, porque n'esse caso não era só o

rapport qui le précède ne disent un mot à propos de la conduite de la compagnie en matière de tarifs, alors que le gouvernement avait tant de motifs sur ce point pour attaquer l'entreprise. Ces deux documents n'abordent pas plus ce sujet que ne l'a abordé le contrat du 14 décembre 1883. Or, si les pièces principales du litige ont gardé le silence à cet égard, les intéressés n'auraient-ils pas agi plus sagemment en se limitant à faire valoir la question de droit et éludant de mettre en avant celle de la moralité?

Nous sommes portés à le croire, non seulement par la connaissance que nous avons de l'affaire, mais aussi par les preuves que le tribunal assurément ne tardera pas à acquérir, usant des facultés qui lui sont conférées par le compromis arbitral.

Lorsqu'on ose réclamer, devant un tribunal sérieux, à peu près deux millions de livres sterling, à titre d'indemnité d'un chemin de fer que le gouvernement a reçu pour la valeur d'un peu plus de £ 160:000, on pourra dire tout ce qu'on voudra, mais ou n'a aucune autorité pour attaquer la moralité d'autrui.

SECTION III

La question des relations avec le Transvaal

La convention du 17 mai 1884, avec son protocole et son *mémorandum* de la même date, est en butte aux attaques les plus violentes de la part des adversaires. Les accusations que l'on fait au gouvernement portugais peuvent être résumées comme suit:

1° La promesse de la concession d'un *tramway* au Transvaal a été une violation flagrante du contrat, car cette concession ne pouvant s'effectuer que dans la zone privilégiée fixée dans le contrat attentait à un des privilèges les plus importants de l'entreprise.

2° La violation du contrat a été doublement flagrante, du moment que cette promesse avait garanti l'usage du *tramway* aux marchandises et aux voyageurs, au cas où les compagnies n'arriveraient pas à un accord sur les tarifs, car dans ce cas on ne

privilegio da zona de respeito que se offendia, senão tambem o privilegio de fixar as tarifas sem intervenção alguma do governo.

3.° Essas violações ainda poderiam ter uma attenuante se o governo tivesse tido a lealdade de communicar o facto á companhia e de o tornar publico e notorio; mas em vez d'isso, o governo conservou-o rigorosamente secreto, deixando que o Transvaal se servisse d'essa arma occulta para desmanchar todas as operações financeiras da companhia, e para lhe estorvar o cumprimento regular do seu contrato.

4.° Todas as declarações que o governo se viu obrigado a fazer sobre este assumpto, a requisição da companhia, foram fementidas e traiçoeiras, dando documento publico da sua pertinacia na aleivosia contra a empreza.

5.° E que dizer do ministro que, depois das declarações contidas no *memorandum* de 16 de maio, concede vinte e quatro horas depois, o que absolutamente condemnára por essas declarações? Não será isso a prova do damno que se fez á empreza e da má fé com que se procedeu para com ella?

6.° E que dizer tambem do procedimento dos dois governos, durante todo o periodo em que andaram em negociações para achar um pretexto que permittisse a rescisão da concessão, a fim de se realisar uma outra promessa que dava a preferencia ao Transvaal para o caso de nova adjudicação?

Se não traduzimos *ipsis verbis* as accusações, parece-nos que pelo menos significâmos em toda a sua força o sentido e a intenção das principaes.

A verdadeira resposta está no conhecimento dos factos e na leitura dos documentos. A historia fiel e lisa do que se passou protesta energicamente contra toda esta argumentação futil e malevola.

Essa historia temol-a nós feito com consciencia e verdade; mas como os interessados de hoje não são aquelles que lidaram

portait pas seulement atteinte à la concession de la zone privilégiée mais aussi au privilège de fixer les tarifs sans aucune intervention du gouvernement.

3° Ces violations pourraient encore avoir une atténuation, si le gouvernement avait eu la loyauté de communiquer le fait à la compagnie et de le rendre notoire et public, tandis que le gouvernement l'a tenu rigoureusement secret, tout en laissant passer que le Transvaal se permît cette arme occulte pour détruire toutes les opérations financières de la compagnie, et pour servir d'embarras à l'accomplissement régulier de son contrat.

4° Toutes les déclarations que le gouvernement s'est vu obligé de faire sur cet objet, à la requête de la compagnie, étaient déloyales et perfides, fournissant un document public de son obstination de perfidie contre l'entreprise.

5° Et que peut-on dire du ministre, qui, après les déclarations contenues dans le *mémorandum* du 16 mai, accorde vingt-quatre heures plus tard, ce qu'il avait absolument condamné par ces déclarations? Ceci n'est-il pas la preuve du dommage causé à l'entreprise et de la mauvaise foi avec laquelle on a agi envers elle?

6° Et que dire aussi du procédé des deux gouvernements, pendant toute la durée du temps qu'ils ont dépensé en négociations pour trouver un prétexte qui leur permît la rescision de la concession, tout cela dans le but de faire réaliser une autre promesse qui donnait la préférenoe au Transvaal, le cas échéant d'une adjudication nouvelle?

Si nous ne traduisons pas les accusations à la lettre, nous croyons avoir rendu au moins dans toutes leurs forces le sens et l'intention des principales.

La vraie réponse se renferme dans la connaissance des faits et dans la lecture des documents. L'histoire fidèle et simple de ce qui s'est passé proteste énergiquement contre toute cette argumentation futile et malveillante.

Cette histoire nous l'avons faite avec conscience et vérité; mais comme les interessés d'aujourd'hui ne sont pas ceux qui

nas occasiões proprias em que os factos se deram, nunca será de mais mostrar-se-lhes que, ou não conhecem a historia d'esta concessão, ou intencionalmente a truncam e deturpam.

Em tudo isto, porém, revela-se uma tal falta de senso e uma tal contradicção de idéas, que não sabemos explicar como aos adversarios não occorreram as triviaes objecções que o menos lido na materia opporá á sua argumentação.

De facto, o menos sabedor do assumpto levantaria singelamente as seguintes objecções:

Que um *tramway* não é uma linha ferrea, e que só d'estas é que se tratou no contrato da concessão;

Que uma promessa não é uma concessão e que só n'esta é que poderia fundamentar-se qualquer allegação de violação do contrato;

Que o privilegio das tarifas nunca se poderia dizer violado por aquella promessa, visto que o não havia, nem n'aquella epocha se havia ainda declarado cousa alguma á companhia sobre este ponto;

Que mais depressa, e com maior rasão, se poderia dizer que as declarações ulteriores feitas á companhia é que foram uma violação dos compromissos internacionaes existentes, quando se entendesse que o privilegio se oppunha á execução d'esses compromissos;

Que, de mais a mais, e tanto bastava, a promessa foi feita para o caso da empreza não cumprir o seu contrato e sob expressa condição de ficar subordinada ás disposições das leis portuguezas e do proprio contrato;

Que, alem de tudo o mais, o facto era que nunca a promessa passou do papel, porque nunca se fez o *tramway* e nem sequer se concedeu auctorisação para o fazer.

Se estas simples e intuitivas observações demonstravam *prima facie* a futilidade da argumentação, porque era absolutamente destituida de fundamento, outras não menos obvias occorreriam ao espirito do obser-

étaient en jeu à l'époque où les faits se sont passés, il ne sera jamais de trop de leur montrer que, ou ils ne connaissent pas l'histoire de cette concession, ou ils l'ont intentionnellement dénaturée ou mutilée.

Tout cela cependant révèle un tel manque de sens et une telle contradiction d'idées, que nous ne saurions expliquer comment les adversaires n'ont pas compté sur les objections les plus vulgaires que le moins versé dans la matière opposerait à leur argumentation.

En effet le plus pauvre connaisseur du sujet souleverait simplement les objections suivantes:

Qu'un *tramway* n'est pas un chemin de fer, et que ce n'est que de ce dernier dont il a été question dans le contrat;

Qu'une promesse n'est pas une concession et que c'est seulement sur celle-ci que pourrait se fonder quelque allégation de violation du contrat;

Que le privilège des tarifs n'aurait jamais pu être considéré comme violé par cette promesse, attendu qu'il n'existait pas et qu'à cette époque rien n'avait été déclaré à la compagnie sur ce point;

Que l'on pourrait plutôt dire et à plus forte raison, que ce sont les déclarations ultérieures faites à la compagnie qui ont été une violation des compromis internationaux existants, si l'on voulait admettre que le privilège s'oppose à l'exécution de ces compromis;

Que de plus, et cela suffirait, la promesse a été faite pour le cas où l'entreprise ne remplirait pas son contrat, et sous la condition expresse qu'elle serait subordonnée aux dispositions des lois portugaises et du contrat lui-même;

Et qu'en somme le fait est que la promesse n'a jamais passé du papier, parce que le *tramway* ne s'est jamais fait et que l'on n'a pas même accordé la permission pour qu'il se fît.

Si ces observations simples et intuitives démontraient *prima facie* la futilité de l'argumentation, vu qu'elle était absolument dénuée de fondement, d'autres non moins évidentes viendraient à l'esprit de l'obser-

vador imparcial quanto ás contradicções e incoherencias em que labora a mesma argumentação.

De facto, ainda quando admittidas todas as asserções e illações adversas, taes como: que a promessa do *tramway* foi uma violação da concessão; que essa promessa se conservou secreta; que o Transvaal usou d'ella para embaraçar as operações financeiras da empreza; e que as declarações officiaes do governo eram a negação de tal promessa; o observador imparcial dirá que não comprehende como é que, ao mesmo tempo, se argue de má fé a promessa e as declarações.

Se estas negavam a existencia da promessa, ou se, pelo menos, a apresentavam em condições taes que destruiram as suppostas intrigas do Transvaal e foram havidas pela empreza como satisfactorias, se o conluio dos dois governos era obstar á execução do contrato por parte da companhia portugueza, como é que se faz carga ao governo portuguez de um pretendido segredo e de uma supposta contradicção cujos effeitos tenderiam a annullar os da propria promessa? Não seria o caso, muito antes, de motivo para agradecimento da parte da empreza, e para arguição da parte do Transvaal, a favor e contra o governo portuguez?

Isto deverá parecer irrespondivel ao menos versado na questão; mas, quando soubesse e verificasse o que o governo portuguez fez e consentiu á empreza durante todo o tempo do famigerado conluio; quando conhecesse devidamente os tramites das negociações para a convenção de 17 de maio de 1884; quando attendesse que o negociador d'essa convenção, por parte de Portugal, foi o mesmo cavalheiro que, como ministro, fez a concessão e amparou a empreza nos mais difficeis lances da sua existencia, e, como director da propria empreza, a dirigia, na epocha em que os compromissos internacionaes foram mais lembrados e discutidos; quando soubesse, conhecesse e verificasse tudo isto, sem mes-

vateur impartiale, quant aux contradictions et aux incohérences de la même argumentation.

En effet, quand même on admettrait toutes les assertions et toutes les inductions adverses savoir: que la promesse du *tramway* a été une violation de la concession, que cette promesse a été tenue secrète, que le Transvaal s'en est servi pour embarrasser les opérations financières de l'entreprise, et que les déclarations officielles du gouvernement étaient la négation d'une telle promesse, l'observateur impartial doit se demander comment il se fait que l'on argue en même temps de mauvaise foi et la promesse et les déclarations.

Si elles niaient l'existence de la promesse, ou si du moins la présentaient dans des conditions telles qu'elles ont détruit les soi-disant intrigues du Transvaal et ont été tenues par l'entreprise comme satisfaisantes, si la connivence des deux gouvernements avait pour but de s'opposer à l'exécution du contrat de la part de la compagnie portugaise, comment se fait-il que l'on impute au gouvernement portugais un prétendu secret et une contradiction supposée, dont les effets tendraient à annuler ceux de la promesse? Le cas ne serait-il pas bien au contraire pour des remerciements de la part de l'entreprise, et pour des reproches de la part du Transvaal, en faveur et contre le gouvernement portugais?

De prime abord ceci paraîtra sans réponse au moins versé dans la question; mais lorsqu'il saurait et qu'il vérifierait ce que le gouvernement portugais a fait et consenti à l'entreprise pendant tout le temps de cette fameuse connivence, quand il connaîtrait parfaitement la marche des négociations pour la convention du 17 mai 1884; quand il tiendrait compte que le négociateur de cette convention de la part du Portugal était le même qui, comme ministre, à fait la concession et a soutenu l'entreprise dans les phases les plus difficiles de son existence, et comme directeur de l'entreprise l'a dirigée à l'epoque où les compromis internationaux étaient plus vifs dans la mémoire et plus discutés; quand il saurait,

mo entrar na indagação do que foram as especulações do primitivo concessionario e do mobil que determina as accusações que actualmente se dirigem contra o governo portuguez, o observador justo e imparcial ha de dizer que essas accusações nem sequer, ao menos, têem o nexo e a coherencia, que o mais vulgar bom senso reclama para a verosimilhança de um raciocinio, entre os principios de que se parte e as conclusões a que se pretende chegar.

Vejamos, pois, novamente o que foi a convenção de 17 de maio de 1884, visto ser o alvo de ataque escolhido pelos adversarios, sem embargo de estar longe de ser o diploma fundamental das relações diplomaticas entre os dois governos.

O primeiro ponto que convem ter em vista é que a iniciativa das negociações para essa convenção partiu do governo portuguez, e que tal iniciativa foi, na occasião, considerada como um natural corollario da concessão que acabava de ser feita ao coronel Mac-Murdo.

Convem igualmente ter em vista, que ao tomar essa iniciativa o ministro portuguez entendeu, e tambem com geral adhesão, que muito convinha chamar o Transvaal para o terreno em que elle puzera a questão do caminho de ferro pelo seu projecto de accordo de 19 de janeiro de 1883. Esse accordo representava uma serie de compromissos que a republica estava disposta a tomar a fim de se assegurar a construcção de todo o caminho de ferro, e bem procedia o governo portuguez appellando para essas boas disposições quando acabava de fazer a sua concessão.

De facto, um dos primeiros cuidados do ministro da marinha, logo após a concessão, foi attender á feição internacional da questão do caminho de ferro, dirigindo se por dois lados ao governo da republica: já por intermedio do engenheiro Machado que então estava em Pretoria, já por meio da deputação transvaaliana que tinha vindo á Europa negociar uma nova convenção com a Inglaterra.

connaîtrait et vérifierait tout cela, sans même entrer dans les recherches de ce qu'ont été les spéculations du concessionnaire primitif et du mobile qui a déterminé les accusations que l'on adresse actuellement au gouvernement portugais, l'observateur juste et impartial doit se dire que ces accusations n'ont même pas le sens et la cohérence que le plus vulgaire bon sens réclame pour la vraisemblance d'un raisonnement entre les principes d'où l'on part et les conclusions auxquelles on prétend arriver.

Voyons donc de nouveau ce qu'a été la convention du 17 mai 1884, attendu qu'elle est le point d'attaque choisi par les adversaires, quoiqu'elle ne soit pas le document essentiel des relations diplomatiques entre les deux gouvernements.

Ce qu'il faut, tout d'abord, avoir sous les yeux, c'est que l'initiative des négociations pour cette convention est partie du gouvernement portugais et que cette initiative a été à l'occasion considérée comme un corollaire naturel de la concession qui venait d'être faite au colonel Mac-Murdo.

Il convient également d'avoir égard à ce que le ministre portugais a compris, en prenant cette initiative avec l'assentiment général, qu'il convenait beaucoup d'attirer le Transvaal sur le terrain où il avait posé la question du chemin de fer par son projet d'accord du 19 janvier 1883. Cet accord représentait une série de compromis que la république était disposée à prendre afin d'assurer la construction du chemin de fer, et le gouvernement portugais a bien agi en recourant à ces bonnes dispositions alors qu'il venait d'octroyer sa concession.

En effet, un des premiers soins du ministre de la marine, aussitôt après la concession, a été d'avoir égard à la forme internationale de la question du chemin de fer, s'adressant au gouvernement de la république par deux voies, soit par l'entremise de l'ingénieur Machado qui se trouvait alors à Pretoria, soit par l'entremise de la députation transvaalienne, qui était venue en Europe pour y négocier une nouvelle convention avec l'Angleterre.

Ao engenheiro Machado mandava elle dizer em 21 de janeiro de 1884:

«Tendo v. ex.ª de ir a Pretoria (o sr. Machado já então lá estava), muito conviria que procurasse aproveitar qualquer ensejo para concorrer para que o Transvaal se occupasse pela sua parte com toda a possivel efficacia de iniciar os trabalhos da construcção do caminho de ferro no territorio da republica. Escuso lembrar a v. ex.ª que muito convem, para tal effeito, aproveitar as disposições do accordo de 19 de janeiro de 1883, que v. ex.ª conseguiu fazer assignar pelo governo d'esse estado.

«Provavelmente, o governo procurará tambem, pelos meios diplomaticos, ou por quaesquer outros que pareçam mais adequados, aproveitar a estada em Londres dos delegados do Transvaal, para influir no mesmo sentido, e assegurar, tanto quanto possivel, a construcção do caminho de ferro alem da fronteira.»

Por outro lado e quanto á deputação, trocaram-se os officios de 10 e 26 do mesmo mez[1], para o mesmo effeito e com identico intuito.

Devemos, todavia, observar, que este appello do ministro portuguez para o accordo de 19 de janeiro de 1883 obrigava em boa rasão a que de parte a parte se procedesse nos termos das condições ahi propostas. Se era justo e conveniente pedir ao Transvaal que se desempenhasse dos seus compromissos, não se póde estranhar que o Transvaal esperasse e pedisse a reciprocidade.

O accordo citado dizia n'uma das suas clausulas que, no caso do governo portuguez ser o primeiro a começar a construcção, o Transvaal se obrigava a começar a construcção do seu troço dentro de um anno, o maximo, depois de começada a linha portugueza.

Mas tambem n'outra clausula se dizia, que aquelle dos dois governos que encetasse negociações com qualquer companhia

[1] Série A, n.os 9-A e 9-B.

Le 21 janvier 1884, il faisait savoir à l'ingénieur Machado:

«Comme votre excellence doit aller à Pretoria (mr. Machado y était déjà), il conviendrait beaucoup que vous tâchiez de profiter d'une opportunité quelconque pour aider à ce que le Transvaal s'occupât, pour sa part, avec toute l'efficacité possible, de commencer les travaux de la construction du chemin de fer sur le territoire de la république. Il me paraît inutile de vous rappeler qu'il serait à cet effet d'une grande convenance de profiter des dispositions de l'accord du 19 janvier 1883, que votre excellence a su faire signer par le gouvernement de cet état.

«Le gouvernement tâchera probablement aussi, par les moyens diplomatiques, ou par d'autres qui lui paraîtront plus appropriés, de profiter du séjour à Londres des délégués du Transvaal pour influer dans le même sens et pour assurer, autant que possible, la construction du chemin de fer au delà de la frontière.»

D'un autre côté, et quant à la députation, on a échangé les dépêches du 10 et du 26 du même mois[1], dans le même but et pour le même effet.

Nous devons toutefois observer que cet appel du ministre portugais, sur l'accord du 19 janvier 1883, obligeait en bon droit à ce que de part et d'autre on procédât d'après les conditions y proposées. S'il était juste et convenable de demander au Transvaal qu'il remplît ses engagements, on ne doit pas s'étonner que le Transvaal espérât et demandât la reciprocité.

Dans l'une des clauses de cet accord il était dit que, au cas où le gouvernement portugais serait le premier à commencer la construction, le Transvaal s'engageait à commencer la construction de son tronçon, une année, au maximum, après le début des travaux sur le territoire portugais.

Toutefois il y avait aussi une autre clause, où il était dit, que celui des deux gouvernements qui entamerait des pourparlers avec

[1] Série A, nos 9-A et 9-B.

para a concessão do seu troço, ficava obrigado a avisar telegraphicamente o outro governo, informando-o *do começo do andamento e dos resultados* de tal negociação. Esta reciproca obrigação era tanto mais importante quanto era certo acrescentar-se: «and only after the conclusion of the concession on the part of one Government, it is that the other Government will be able to conclude the negotiations for the concessions of the part of the railway in its territory».

Dadas estas clausulas, e verificado como estava, á face dos documentos, que a concessão portugueza foi requerida, negociada e ultimada sem aviso algum previo ao governo do Transvaal, deve reconhecer-se que a deputação, ao ter noticia da iniciativa tomada pelo governo portuguez, fundado motivo tinha para suppor que se não tratava de uma concessão definitiva e irrevogavel, sobre a qual lhe não fosse licito observar e contra-propor o que julgasse mais conveniente e adequado á consecução do fim que os dois governos tinham em vista.

Os tramites da negociação, apesar da urgencia da occasião, ficaram sufficientemente registados em documentos officiaes, para que os possamos recompor.

Em 29 de janeiro de 1884[1] manifestou a deputação ao governo portuguez a sua intenção de vir a Lisboa para tratar d'este assumpto. Não o podia fazer antes de concluidas as suas negociações com o governo inglez, porque se tratava precisamente de alcançar para o Transvaal a direcção dos seus negocios externos, que pela convenção de 3 de agosto de 1881 pertencia á Inglaterra.

A nova convenção de 27 de fevereiro de 1884 attendeu em parte ás aspirações da republica, consentindo-lhe relações internacionaes directas com os outros governos, mas ainda sob condição de que os novos

[1] Serie A, n.º 9-C, pag. 67.

une compagnie quelconque pour la concession de son tronçon, serait obligé d'en avertir télégraphiquement l'autre gouvernement l'informant *du commencement, de la marche et des résultats* d'une telle négociation. Ce devoir réciproque était d'autant plus important, qu'il était certain qu'on y ajoutait: «Et c'est seulement après la conclusion de la concession de la part d'un gouvernement, que l'autre gouvernement sera apte à conclure les négociations pour la concession sur la part du chemin de fer de son territoire.»

Eu égard à ces clauses et vérifié comme il l'est, d'après les documents, que la concession portugaise a été requise, négociée et terminée sans en avoir été donné aucun avis préalable au gouvernement du Transvaal, on doit reconnaître que la députation, en recevant la nouvelle de l'iniciative prise par le gouvernement portugais, avait des motifs fondés pour supposer qu'il ne s'agissait pas d'une concession définitive et irrévocable, sur laquelle il ne lui serait pas permis de faire les observations et les contre-propositions qu'elle aurait jugé plus convenables et plus appropriées à la réussite du but que les deux gouvernements avaient en vue.

La marche des négociations, malgré l'urgence du moment, a été suffisamment signalée par des documents officiels, pour que nous puissions la reconstruire.

C'est le 29 janvier 1884 que la députation a manifesté au gouvernement portugais son intention de venir à Lisbonne pour traiter cette affaire[1]. Elle ne pouvait le faire avant d'avoir conclu ses négociations avec le gouvernement anglais, car il s'agissait d'obtenir pour le Transvaal la direction de ses affaires externes, laquelle appartenait à l'Angleterre d'après la convention du 3 août 1881.

La nouvelle convention du 27 février 1884, a eu égard, en partie, aux aspirations de la république, en lui permettant des relations internationales directes avec les autres gouvernements, sous condition, toute-

[1] Série A, n° 9-C, pag. 67.

tratados seriam submettidos á approvação do gabinete britannico. A nova convenção ficou, alem d'isso, dependente de ratificação por parte do parlamento do Transvaal.

Diremos desde já, que essa ratificação veiu a ser votada pelo Volksraad em 8 de agosto de 1884, e que só desde então é que a convenção de 27 de fevereiro começou a estar em vigor.

Comtudo, como a deputação desejava abreviar a sua estada na Europa e aproveitar-se desde logo do beneficio da nova convenção, dirigiu-se ao governo inglez, solicitando que o artigo 4.° da convenção pudesse vigorar independentemente da ratificação pelo Volksraad, a fim de poder tratar directamente com os governos dos Paizes Baixos e de Portugal.

A resposta de Lord Derby, em data de 3 de março de 1884[1], annuiu só em parte a este pedido. A deputação poderia entender-se pessoalmente com os indicados governos quanto ás negociações preliminares de qualquer tratado, mas a sua conclusão definitiva ficava sujeita áquella das convenções com a Inglaterra que realmente estivesse em vigor.

É bem de ver que toda a negociação a fazer dentro d'estes limites era negocio intimo dos dois governos, que não podia ser atirado á publicidade nem revestir caracter de definitivo, emquanto pendesse de ratificação a convenção de 27 de fevereiro. E assim realmente veiu a ser resalvado no artigo 8.° da convenção de 17 de maio de 1884.

Munida da auctorisação do governo inglez, a deputação começou por ir á Belgica e Hollanda, onde já em 1874 se tinham entabolado negociações financeiras a proposito do caminho de ferro transvaaliano.

Deprehende-se de todo o seguimennto que tiveram as negociações com Portugal, que a deputação recebeu ahi desfavoraveis

[1] Serie A, n.° 9-D.

fois, que les nouveaux traités seraient soumis à l'approbation du gouvernement britannique. La nouvelle convention resta, en outre, dépendante de la ratification du parlement transvaalien.

Nous devons dire dès à présent que cette ratification a été votée par le Volksraad, le 8 août 1884, et c'est seulement depuis lors que la convention du 27 février a commencé d'être en vigueur.

Cependant, comme la députation était désireuse d'abréger son séjour en Europe et de profiter de suite du bénéfice de la nouvelle convention, elle s'est adressée au gouvernement anglais en sollicitant que l'article 4 de la convention puisse être mis en vigueur, indépendamment de la ratification du parlement, afin de pouvoir traiter directement avec les gouvernements des Pays-Bas et du Portugal.

Lord Derby a répondu le 3 mars 1884[1], qu'il ne consentait qu'en partie à cette demande. La députation pourrait s'entendre personnellement avec les gouvernements indiqués, en ce qui concerne les négociations préliminaires de quelque traité, mais sa conclusion définitive resterait assujettie à celle des conventions avec l'Angleterre, qui serait réellement en vigueur.

Il est clair que toutes négociations à faire dans ces limites c'était une affaire intime des deux gouvernements, qui ne pouvait être donnée à la publicité ni revêtir le caractère définitif, tant que la convention du 27 février dépendrait de la ratification. Et c'est cette même reserve que l'on a réellement insérée dans l'article 8 de la convention du 17 mai 1884.

La députation munie de l'autorisation du gouvernement anglais a commencé pour aller en Belgique et en Hollande où l'on avait déjà entamé en 1874 des négociations financières, à propos du chemin de fer transvaalien.

On conclut de toute la suite que les négociations ont eu que la députation y a reçu des renseignements défavorables sur le con-

[1] Série A, n° 9-D.

informações sobre o concessionario portuguez e sobre as condições de viabilidade da empreza para os effeitos que se tinha em vista. Essas informações de mais a mais não seriam senão a confirmação de outras anteriores, porque pela mesma epocha dizia de Moçambique o engenheiro Machado [1]:

«Devo ainda informar a v. ex.ª que o coronel Mac-Murdo é muito conhecido no Transvaal, e que ali ninguem suppõe que tal sujeito possa cumprir integralmente o contrato de 14 de dezembro. Em Lourenço Marques fui procurado por todos os agentes das casas commerciaes estrangeiras, os quaes me disseram terem recebido dos seus chefes da Europa noticias completamente desanimadoras sobre a probabilidade da execução do caminho de ferro pela empreza Mac-Murdo.»

A deputação comprehendeu, portanto, que a concessão transvaaliana não podia ficar subordinada á concessão portugueza, sobre a qual não tinha sido ouvida e contra a qual nutria apprehensões que não encobria nem occultava. Por sua parte tratou tambem de negociar a sua concessão, que era bem mais importante do que a da linha portugueza.

Um grupo de capitalistas se lhe offereceu para esse effeito, exigindo como condição a junção das duas concessões, ou fosse por acquisição directa do governo portuguez ou por trespasse do respectivo concessionario, se realmente o houvesse já em condições definitivas.

Ao que parece, a deputação mesmo antes da sua vinda a Lisboa deu conhecimento d'esta combinação ao ministro da marinha, assegurando-lhe a seriedade e respeitabilidade do grupo financeiro que a propunha, e pedindo-lhe que a acceitasse se ainda estivesse em tempo. Encontrâmos referencias a essa correspondencia previa em documentos posteriores, entre os quaes a nota de 21 de abril de 1884 [2], em que a

[1] Serie D, n.º 3.
[2] Serie A, n.º 9-E.

cessionnaire portugais et sur les conditions pratiques de l'entreprise pour l'effet que l'on avait en vue. Ces renseignements ne seraient que la confirmation d'autres antérieurs, parce qu'à la même époque l'ingénieur Machado écrivait de Mozambique [1]:

«Je dois encore informer votre excellence, que le colonel Mac-Murdo est très connu dans ce pays, et que personne n'y suppose qu'un tel individu parvienne à remplir intégralement le contrat du 14 décembre. A Lourenço Marques, j'ai reçu la visite de tous les agents des maisons de commerce étrangères, lesquels m'ont dit avoir reçu de leurs chefs d'Europe, des nouvelles entièrement décourageantes sur la probabilité de l'exécution du chemin de fer, par l'entreprise Mac-Murdo »

La députation a donc compris que la concession transvaalienne ne pouvait pas rester subordonnée à la concession portugaise, sur laquelle on ne l'avait pas consultée, et contre laquelle elle nourrissait des appréhensions qu'elle ne pouvait ni cacher ni dissimuler. En conséquence elle a traité également de négocier sa concession, qui était bien plus importante que celle de la ligne portugaise.

Un groupe de capitalistes s'est offert dans ce but, exigeant que les deux concessions fussent fondues en une seule, soit par entente directe avec le gouvernement portugais, soit que le concessionaire respectif cédât son droit, étant donné qu'il se trouvât muni des conditions définitives lui permettant de le faire.

La députation, avant son arrivée à Lisbonne, avait, à ce qu'il paraît, fait part au ministre de la marine de cette combinaison en lui assurant que le groupe financier qu'elle proposait était sérieux et respectable, et lui demandant d'y adhérer s'il le pouvait encore. Nous avons trouvé des références à cette correspondance préliminaire dans des documents postérieurs, parmi lesquels, la note du 21 avril 1884 [2],

[1] Série D, nº 3.
[2] Série A, nº 9-E.

deputação participava ao ministro dos negocios estrangeiros que deveria chegar a Lisboa no dia 28 d'esse mez.

Chegou effectivamente, porque em data de 29 ha uma carta do concessionario ao ministro da marinha, datada de Lisboa, em que lembrava a conveniencia de se aproveitar a visita da deputação para se negociar com o Transvaal um prolongamento do caminho de ferro que permittisse a communicação com as possessões portuguezas ao norte da republica [1].

O concessionario encarecia muito a vantagem d'essa concessão a obter do Transvaal, e parecia estar bem ao facto das condições orographicas da zona atravessada pela linha de fronteira.

As negociações officiaes da convenção começaram em 3 de maio e seguiram ininterruptamente até 17, já em conferencias verbaes com os dois ministros, já por meio de *memoranda*, notas e officios, que se referem ás conferencias havidas e de algum modo supprem a falta de actas sobre o que n'ellas se passou.

É evidente a precipitação com que tudo correu, por motivo da urgencia que a deputação tinha em se retirar para Africa. D'essa precipitação se resente a maneira como as negociações foram conduzidas, sendo parte com o ministro da marinha, parte com o dos estrangeiros, e ainda parte com o negociador official do lado portuguez, o sr. Montufar Barreiros. É possivel que sobre todos os pontos tivessem intervindo estes tres negociadores, mas dos documentos deprehende-se que a negociação relativa ao caminho de ferro foi principalmente conduzida pelo ministro da marinha e dirigida com conhecimento do concessionario. É ponto verificado que a deputação, ou alguem por ella, procurou entender-se com o concessionario, mas taes foram as exigencias d'este e a sobranceria com que se acolheu a abertura de negociações directas, que a deputação, vendo n'este proceder uma confirmação das suas appre-

[1] Serie A, n.º 9-F.

faisant part au ministre des affaires étrangères que la députation devait arriver à Lisbonne le 28 du dit mois.

Elle est effectivement arrivée, ce jour-là, parce qu'il y a une lettre du concessionnaire au ministre de la marine, datée de Lisbonne le 29, dans laquelle il suggérait l'idée de ce que l'on profitât de la visite de la députation pour négocier avec le Transvaal un prolongement du chemin de fer, qui permît la communication avec les possessions portugaises au nord de la république [1].

Le concessionnaire vantait beaucoup l'avantage de cette concession à obtenir du Transvaal et paraissait être bien au fait des conditions orographiques de la zone traversée par la ligne de frontière.

Les négociations officielles de la convention ont commencé le 3 mai et suivirent, sans interruption, jusqu'au 17, soit en conférences avec les deux ministres, soit au moyen de *mémorandums*, de notes et de dépêches, qui se réfèrent aux conférences et qui suppléent en quelque sorte au manque des procès-verbaux y relatifs.

La précipitation avec laquelle tout s'est passé, vu l'urgence que la députation avait à retourner en Afrique, est évidente. La manière dont les négociations ont été conduites se ressent de cette précipitation, les deux ministres de la marine et des affaires étrangères y ayant intervenu simultanément, aussi bien que le négociateur officiel du côté du gouvernement portugais, Mr. Montufar Barreiros. Il est possible que ces trois négociateurs aient considéré tous les points, mais on conclut par les documents que la négociation concernant le chemin de fer a été conduite principalement par le ministre de la marine et dirigée avec connaissance du concessionnaire. Il est avéré que la députation, ou quelqu'un en son nom, a cherché à s'entendre avec le concessionnaire, mais ses exigences et la manière hautaine avec laquelle il a accueilli l'ouverture de négociations directes ont été telles, que la députation, voyant dans ce procédé la confir-

[1] Série A, n° 9-F.

hensões, comprehendeu a que ordem de azares ficava subordinada a construcção da sua linha e a realisação do emprehendimento em que ambos os governos tanto interessavam.

Na conferencia de 3 de maio tratou-se de tudo isto e do sentido geral em que deviam proseguir as negociações da convenção. A deputação resumiu em dois *memoranda* o que se passára na conferencia, sendo um dirigido ao ministro dos estrangeiros e outro ao da marinha. Do primeiro, em data de 6 de maio [1], consta que na conferencia se assentára em manter o tratado de 1875, acrescentando-se-lhe algumas disposições supplementares que poderiam ser formuladas em convenção especial. O *memorandum* recapitula essas disposições supplementares, a saber: ampliar a noventa e nove annos a duração dos artigos 1.°, 8.°, 9.° e 10.° do tratado; comprehender na isenção do artigo 9.° o material fixo e circulante de caminhos de ferro e de *tramways;* modificar as disposições e processo do artigo 11.° quanto á fixação dos direitos *ad valorem;* ampliar a todas as colonias do sul de Africa o tratamento especial que o Transvaal se tinha reservado quanto ao Estado de Orange.

Addicionalmente, a deputação obrigava-se a conceder todas as facilidades para a construcção do ramal do norte lembrado pelo concessionario, e pedia que o governo portuguez lhe concedesse a faculdade de construir um *tramway* desde Lourenço Marques á fronteira, e lhe concedesse terrenos para depositos e armazens, bem como os materiaes e madeiras do estado que pudessem servir para essa construcção.

É a primeira referencia que encontrâmos nos documentos da negociação ao pedido do *tramway;* e de notar é, que vem formulada a par do compromisso que a deputação se offerecia tomar quanto ás facilidades para a construcção do ramal do norte, cujas vantagens tanto encarecêra o

[1] Serie A, n.° 9-G.

mation de ses appréhensions, a compris à quelles éventualités restaient soumises la construction de sa ligne et la réalisation d'une entreprise à laquelle les deux gouvernements étaient si intéressés.

Dans la conférence du 3 mai, tout cela a été traité ainsi que le sens général dans lequel devaient se poursuivre les négociations de la convention. La députation a résumé en deux *mémorandums* ce qui s'est passé dans la conférence, dont l'un adressé au ministre des affaires étrangères et l'autre au ministre de la marine. Du premier, en date du 6 mai [1], il ressort qu'il a été arrêté dans la conférence de maintenir le traité de 1875, en lui ajoutant quelques dispositions supplémentaires qui pourraient être formulées par convention spéciale. Le *mémorandum* récapitule ces dispositions supplémentaires, savoir: amplifier à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée des articles 1, 8, 9 et 10 du traité; comprendre dans l'exemption de l'article 9 le matériel fixe et circulant de chemins de fer et de *tramways;* modifier les dispositions et les formalités de l'article 11 quant à la fixation des droits *ad valorem;* amplifier à toutes les colonies de l'Afrique méridionale le traitement spécial que le Transvaal s'était réservé quant à l'État d'Orange.

Additionnellement, la députation s'obligeait à accorder toutes les facilités pour la construction de l'embranchement du nord indiqué par le concessionnaire, et demandait que le gouvernement portugais lui accordât la faculté de construire un *tramway* depuis Lourenço Marques jusqu'à la frontière, et lui concédât des terrains pour dépôts et magasins ainsi que les matériaux et les bois de l'état qui pourraient servir à cette construction.

C'est la première référence que l'on trouve dans les documents de cette négociation à la demande du *tramway;* et il est à noter, qu'elle est formulée conjointement à l'engagement que la députation s'offrait à prendre quant aux facilités pour la construction de l'embranchement du nord, dont le con-

[1] Série A, n° 9-G.

concessionario na sua carta de 29 de abril. Esta approximação parece indicar que na conferencia tambem se tratára d'este assumpto, tendo-se solicitado da deputação as facilidades desejadas pelo concessionario e prestando-se ella a dal as mediante a concessão da vantagem do *tramway*. A deputação não podia adivinhar o que o concessionario escrevêra ao ministro ácerca do tal ramal; e se ella se offerecia a conceder essa vantagem, signal é que o ministro lhe deu conhecimento da carta do concessionario.

O facto é, e para elle chamâmos a attenção, que este compromisso da deputação veiu a ser consignado em termos muito expressos no artigo 5.° da convenção, emquanto o pedido do *tramway* só foi attendido em parte, condicionalmente e a titulo de promessa.

Tambem convem attender a que os dois pedidos eram da mesma natureza, ou proximamente. Portugal pedia um caminho de ferro no territorio da republica, esta pedia um *tramway* em teritorio portuguez. Qual mais importante para quem pedia e para quem concedia, era simples questão de apreciação. Certamente que a deputação, quanto mais foi desconfiando da especulação que poderia fazer-se com a concessão portugueza e das difficuldades que d'ahi poderiam resultar para a construcção da sua linha, mais insistiu no seu pedido, sem comtudo retirar o compromisso tomado n'este *memorandum*. Para ella era questão vital a do transporte dos materiaes para a sua construcção; e se receiava que a linha portugueza se não construisse a tempo, a concessão do *tramway* dava-lhe inquestionavelmente a vantagem de se tornar independente do concessionario portuguez.

Este era o verdadeiro valor do seu pedido; valor meramente relativo, porque pensar que um *tramway* de 80 ou mais kilometros devesse ser destinado a figurar de troço final a um caminho de ferro internacional de 470 kilometros, póde ser hoje

cessionnaire vantait les avantages dans sa lettre du 29 avril. Ce rapprochement paraît indiquer que les deux demandes ont également été traitées dans la conférence, la députation s'ayant prêtée à accorder les facilités demandées par le concessionnaire, moyennant la concession de l'avantage du *tramway*. La députation ne pouvait deviner ce que le concessionnaire avait écrit au ministre au sujet de cet embranchement; et si elle s'offrait à accorder cet avantage, cela prouve que le ministre lui a donné connaissance de la lettre du concessionnaire.

Le fait est, et nous y appelons l'attention, que cet engagement de la députation se trouve consigné en des termes très précis dans l'article 5 de la convention, tandis que la demande du *tramway* n'a été prise en considération qu' en partie, conditionnellement, et à titre de promesse.

Il faut aussi avoir égard à ce que les deux demandes étaient de même nature ou à peu près. Le Portugal demandait un chemin de fer sur le territoire de la république; celle-ci demandait un *tramway* sur le territoire portugais. Laquelle des demandes était la plus importante, pour celui qui demandait et pour celui qui accordait, c'était une simple question d'appréciation. Certes, plus la députation se méfiait de la spéculation qui pouvait se faire avec la concession portugaise, et des difficultés qui pourraient en résulter pour la construction de sa ligne, plus elle insistait sur sa demande, sans cependant retirer l'engagement pris dans ce *mémorandum*. La question vitale pour elle était celle du transport des matériaux pour sa construction, et si elle craignait que la ligne portugaise ne fut construite à temps, la concession du *tramway* lui donnait sans aucun doute l'avantage de se rendre indépendante du concessionnaire portugais.

Telle était la vraie valeur de sa demande; valeur purement relative, car penser qu'un *tramway* de 80 kilomètres ou plus dût être destiné à figurer comme tronçon *terminus* d'un chemin de fer international de 470 kilomètres, ça pourra convenir à l'ar-

uma premissa muito conveniente para a argumentação dos adversarios, mas era certamente um ponto de vista muito acanhado para todos que seriamente considerassem a questão d'este caminho de ferro e do porto de Lourenço Marques.

Pelo que respeita, porém, ao valor do compromisso que a deputação tomava quanto ao caminho de ferro do norte, temos a opinião insuspeita do proprio concessionario, o qual terminava a sua carta de 29 de abril dizendo:

«In my opinion this railway would secure vast riches for the portuguese government, and give absolute commercial control of all central south Africa to the portuguese.»

Se a isto acrescentarmos que a idéa do concessionario, exposta na mesma carta, seria dar a esse caminho de ferro o caracter de verdadeiro prolongamento da linha portugueza, deverá parecer que os interesses do concessionario portuguez entraram por grande parte nas negociações sobre este ponto, e de tal arte que não seria inverosimil suppor que, antes de todo e qualquer compromisso, os dois pedidos tivessem sido lembrados e apreciados sob o ponto de vista de reciprocidade e de compensação.

O outro *memorandum* tem a data de 5 de maio[1] e relata especialmente o que se passou na conferencia do dia 3 quanto á proposta do grupo hollandez. Diz-se ahi, que o ministro da marinha «*se flattait toujours qu'on arriverait à s'entendre avec le concessionnaire américain, et que son excellence était décidée d'intervenir en faveur de la députation, pour établir un tarif raisonnable.*»

N'este intuito o ministro pedira á deputação que lhe indicasse quaes eram as suas propostas quanto a tarifas, e é a esse ponto que se refere o resto do *memorandum*.

A deputação começa por notar, que um simples accordo de tarifas poderá não bas-

[1] Serie A, n.º 9-H.

gumentation des adversaires de l'affirmer, mais c'est un point de vue très mesquin pour tous ceux qui envisageraient sérieusement la question de ce chemin de fer et du port de Lourenço Marques.

En ce qui touche cependant la valeur de l'engagement que la députation prenait au sujet du chemin de fer du nord, nous avons l'opinion non suspecte du concessionnaire, qui terminait sa lettre du 29 avril en disant:

«Ce chemin de fer doit, d'aprés mon opinion, assurer de grandes richesses au gouvernement portugais, donnant le contrôle commercial absolu aux portugais dans le centre de l'Afrique méridionale.

Si nous ajoutons à ce qui précède que le concessionnaire a eu l'idée de vouloir donner à ce chemin de fer le caractère d'un vrai prolongement de la ligne portugaise, comme il est exposé dans la même lettre, on doit supposer que les intérêts du concessionnaire portugais figuraient pour une grande partie dans ces négociations, et par cette raison, il ne serait pas invraisemblable de croire que l'on s'était rappelé les deux demandes, avant tout engagement, et qu'on ne les avait appréciées qu'au point de vue de la réciprocité et d'une compensation.

L'autre *mémorandum* est daté du 5 mai[1]. Il relate spécialement ce qui s'est passé dans la conférence du 3, quant à la proposition du groupe hollandais. On y voit que le ministre de la marine «*se flattait toujours qu'on arriverait à s'entendre avec le concessionnaire américain et que son excellence était décidée a intervenir en faveur de la députation, pour établir un tarif raisonnable*».

Dans ce but, le ministre a demandé à la députation qu'elle lui indiquât ses propositions quant aux tarifs, et c'est à cet objet que se rapporte le reste du *mémorandum*.

La députation commence par observer qu'un simple accord sur les tarifs pourrait

[1] Série A, n° 9-H.

tar para evitar as multiplices questões que a cada passo podem surgir entre dois caminhos de ferro situados em paizes differentes.

Apesar d'esta e de outras objecções graves, a deputação, accedendo aos desejos e ao convite do ministro, formulou as seguintes bases:

1.° Que as tarifas portuguezas não poderiam exceder as do Transvaal em mais de 10 por cento;

2.° Que o trafico internacional seria regulado por convenção especial sujeita á approvação dos dois governos;

3.° Que o preço de transporte para material destinado á construcção e exploração de caminhos de ferro e *tramways* no Transvaal, seria, por tonelada e por kilometro, de $^3/_5$ ou $^1/_5$ de penny, conforme fosse feito em wagons portuguezes ou em wagons transvaalianos;

4.° Que a deputação se obrigava á reciprocidade d'estas bases, estabelecendo-se o limite minimo de 1 penny por tonelada e por kilometro, para a tarifa geral;

5.° Que todas as questões emergentes d'estas bases seriam resolvidas pelos dois governos, caso as duas companhias concessionarias não chegassem a accordo.

Taes eram as propostas da deputação, feitas a convite do ministro e subordinadas ao ponto de vista medianeiro e conciliador em que se desejava collocar a negociação.

Outras e mui diversas eram, porém, as intenções do concessionario, para que a orientação aconselhada e provocada pelo ministro pudesse levar a resultados praticos.

O ministro deu conhecimento d'estas propostas ao concessionario, que desde logo lhe declarou a sua recusa formal quanto á tarifa geral, allegando que a referida faculdade de 10 por cento de augmento era illusoria e fatal para a empreza portugueza por isso que a transvaaliana, por ter garantia de juro, poderia baixar excessivamente as suas tarifas. O ministro impressionou-se com esta objecção, sem advertir, como re-

ne pas suffire pour éviter les questions multiples qui pourraient surgir, à tout moment, entre les administrations de deux chemins de fer situés en des pays différents.

Malgré cette objection et d'autres encore, la députation a formulé les bases suivantes pour accéder au désir et à l'invitation du ministre:

1° Que les tarifs portugais ne pourraient excéder ceux du Transvaal de plus de 10 par cent;

2° Que le trafic international serait réglé par une convention spéciale dépendante de l'approbation des deux gouvernements;

3° Que le prix du transport du matériel destiné à la construction et à l'exploitation de chemins de fer et de *tramways,* dans le Transvaal, serait de $^3/_5$ ou de $^1/_5$ de penny par tonne et par kilomètre, suivant qu'il serait fait en des wagons portugais ou en des wagons transvaaliens;

4° Que la députation s'engageait à la réciprocité de ces bases, établissant la limite minime d'un penny par tonne et par kilomètre pour le tarif général;

5° Que toutes les questions émergentes de ces bases seraient résolues par les deux gouvernements, au cas où les deux compagnies concessionnaires n'arriveraient pas à se mettre d'accord.

Telles étaient les propositions de la députation, faites sur l'invitation du ministre, et subordonnées au point de vue médiateur et conciliant dans lequel on désirait placer la négociation.

Toutefois, les intentions du concessionnaire étaient tout autres et bien différentes, ne permettant pas que l'orientation conseillée et provoquée par le ministre pût arriver à des résultats pratiques.

Le ministre a porté ces propositions à la connaissance du concessionnaire, qui lui a déclaré de suite son refus formel quant au tarif général, alléguant que la faculté susdite quant aux 10 par cent était illusoire et fatale pour l'entreprise portugaise, vu que l'entreprise transvaalienne, en jouissant une garantie d'intérêt, pourrait baisser excessivemet ses tarifs. Cette objection a impressionné le ministre sans qu'il s'aperçut, com-

conheceu n'outra conferencia de 8 de maio, que a objecção estava prevenida na quarta base pela adopção do minimo de 1 penny.

O concessionario, porém, prestou-se a apresentar uma contra proposta no tocante á tarifa especial sob n.° 3, e formulou-a em carta de 7 de maio, nos seguintes termos:

«The Lorenzo Marques railway shall permit the concessionaires or agents for the building of the railway from the portuguese boundary to Pretoria, to use their own cars, drawn by their own engines or locomotives, to carry all the material imported by them, over the Lorenzo Marques line to the frontier, at one fourth of one penny per ton per kilometre.

«The locomotives and cars to be charged only once as freight.

«The agreement to give no preferential right of way over the line of the Lorenzo Marques railway and no such material shall be carried over the line until after the Lorenzo Marques railway is formally accepted by the portuguese government. This agreement shall extend only to the material, needed for, and to be used in the construction of the direct line of railway from the portuguese boundary to Pretoria.

«In turn, should I desire to, or should the Lorenzo Marques railway desire, to be interested in the building of any railway beyond, or in the Transvaal, then the said Transvaal line of railway shall reciprocate, by carrying any freights at the samo rates for myself or for the Lorenzo Marques railway, and intended to be used in the construction of any such line, at the same rates as the Lorenzo Marques company herein accords, viz: at one farthing per ton per kilometre» (Serie S, n.° 20).

Como se vê, o concessionario obrigava-se a consentir que a empreza transvaaliana pudesse transportar em wagons proprios, puxados por locomotivas tambem suas proprias, os materiaes para a construcção da

me il l'a reconnu dans l'autre conférence du 8 mai, que l'objection était prévue dans la quatrième base, par l'adoption du minimum d'un penny.

Cependant le concessionnaire s'est prêté à présenter une contre-proposition touchant le tarif spécial sous le n° 3 et l'a formulée dans les termes suivants, dans sa lettre du 7 mai:

«Le chemin de fer de Lourenço Marques, permettra que les concessionnaires ou leurs agents pour la construction du chemin de fer, depuis la limite portugaise jusqu'à Pretoria, se servent de leurs propres voitures, traînées par leurs propres machines ou locomotives, pour transporter tout le matériel importé par eux, sur la ligne de Lourenço Marques, à raison de ¼ de penny, par tonne et par kilomètre.

«Les locomotives et voitures ne paieront qu'une fois leur transport.

«La convention ne pourra admettre aucun droit de préférence de parcours sur la ligne du chemin de fer de Lourenço Marques, et un tel matériel ne sera transporté sur la ligne avant que le chemin de fer de Lourenço Marques soit formellement agréé par le gouvernement portugais. Cette convention n'embrassera que le matériel nécessaire à la construction de la ligne directe du chemin de fer depuis la frontière portugaise jusqu'à Pretoria.

«Par contre, si j'avais besoin moi-même, ou à son tour le chemin de fer de Lourenço Marques, d'être intéressé dans quelque chemin de fer, au delà où dans le Transvaal, la ligne du chemin de fer du Transvaal accordera la réciprocité pour le transport du matériel au même taux, soit pour moi-même, soit pour le chemin de fer de Lourenço Marques, dès qu'il sera employé à la construction d'une telle ligne, et au même taux que la compagnie de Lourenço Marques l'accorde ici, savoir: ¼ de penny par tonne et par kilomètre» (Série S, n° 20).

Comme on le voit, le concessionnaire s'engageait à consentir que l'entreprise transvaalienne pût transporter dans ses propres wagons, traînés par des locomotives également à elle, les matériaux pour la con-

sua linha, pagando 1/4 de penny por tonelada e por kilometro.

Em identicas condições a proposta da deputação era de 1/5 de penny; mas como ella figurára tambem a hypothese, a que o concessionario não respondeu, do transporte ser feito por wagons portuguezes na rasão de 3/5 de penny, pareceu ao ministro, na occasião, que a contra-proposta do concessionario era mais diminuta do que a indicação da deputação, quando na verdade era mais alta.

Alem d'isso, o concessionario limitava a applicação d'esta tarifa especial exclusivamente ao material que viesse a ser empregado na construcção do troço transvaaliano, emquanto a proposta da deputação se referia não só ao material da construcção, mas tambem ao da exploração e abrangia todos os caminhos de ferro ou *tramways* que viessem a ser construidos no Transvaal.

A restricção indicada pelo concessionario não o impedia, todavia, de pedir, a titulo de reciprocidade, que igual tarifa lhe fosse garantida pelo Transvaal quanto ao material de construcção, não só do troço portuguez, mas tambem de qualquer caminho de ferro em que viesse a ser interessada a empreza portugueza.

Aqui está o que foi a apregoada magnanimidade do sr. Mac-Murdo: fixava a tarifa em 1/4 de penny, quando a deputação propunha um 1/5; limitava essa tarifa ao material da construcção do troço transvaaliano, quando a deputação propunha que fosse quanto ao material de todas as suas linhas, e tambem quanto ao material da exploração; e pedia a titulo de reciprocidade mais do que aquillo que offerecia!

A deputação, comtudo, não duvidou tomar em consideração a contra-proposta, e declarou no seu *memorandum* de 9 de maio quaes os termos em que a poderia acceitar.

N'esse documento recapitulava ella o que se tinha passado n'uma conferencia do dia anterior e accentuava as suas crescentes apprehensões quanto aos resultados da concessão portugueza.

struction de sa ligne, en payant 1/4 de penny par tonne et par kilomètre.

En des conditions identiques, la proposition de la députation était de 1/5 de penny; mais comme on y figurait le cas, auquel le concessionnaire n'a pas répondu, de 3/5 de penny pour le transport dans des wagons portugais, il a paru au ministre, dans l'occasion, que la contre-proposition du concessionnaire était plus modique que l'indication de la députation, quand vraiment elle était plus élevée.

En outre, le concessionnaire limitait l'application de ce tarif spécial exclusivement au matériel qui viendrait à être employé dans la construction du tronçon transvaalien, tandis que la proposition de la députation se référait au matériel de construction et d'exploitation pour tous les chemins de fer un *tramways* qui viendraient à être construits au Transvaal.

La restriction indiquée par le concessionnaire ne l'empêchait pas toutefois de demander, à titre de réciprocité, qu'un tarif semblable lui soit garanti par le Transvaal quant au matériel de construction, non seulement pour le tronçon portugais, mais aussi pour tout autre chemin de fer dans lequel l'entreprise portugaise viendrait à être intéressée.

Voilà ce qu'a été la magnanimité si prônée de mr. Mac-Murdo: il fixait le tarif à 1/4 de penny, quand la députation proposait 1/5; il limitait ce tarif au matériel de construction du tronçon transvaalien, tandis que la députation proposait qu'il fût pour le matériel appliqué à toutes ses lignes, et aussi quant au matériel d'exploitation; et il demandait à titre de réciprocité plus qu'il n'offrait!

Cependant, la députation n'a pas hésité de prendre la contre-proposition en considération et a déclaré dans son *mémorandum* du 9 mai dans quels termes elle pourrait l'accepter.

Elle récapitulait dans ce document ce qui s'était passé dans une conférence tenue le jour antérieur et accentuait ses appréhensions croissantes, quant aux résultats de la concession portugaise.

De facto, a marcha das negociações não ia de molde a desvanecer essas apprehensões. Fôra o ministro que chamára a deputação para o terreno das tarifas, como meio de se conciliarem as cousas a fim de se levar a effeito o caminho de ferro tão desejado por ambos os paizes; a deputação tinha accedido a esse ponto de vista conciliador e prestára-se a formular uma serie de bases para o accordo que ella considerava indispensavel e para consecução do qual o ministro assegurára a sua intervenção directa; e afinal os resultados eram pouco menos do que nullos, porque só parecia estar assente o que se referia a uma tarifa especial para o material da construcção, e ainda assim em termos que a deputação só condicionalmente pudéra acceitar. O concessionario recusára a base proposta para a tarifa geral, mas sem a discutir e sem que ao menos tivesse sido apreciada a parte complementar d'essa proposta quanto á adopção de um limite minimo; das outras propostas nem sequer se fazia menção.

N'estas circumstancias, via-se bem quanto era illusoria a esperança de se chegar a um accordo que assegurasse ao grupo hollandez não só os meios indispensaveis de transporte para o material da sua construcção, mas tambem a certeza da exploração regular da sua linha.

«La députation — diz-se no *memorandum* — ne veut pas cacher à mr. le ministre sa conviction toujours plus ferme que la construction prompte et pratique du chemin de fer entre la frontière et Pretoria ne sera *réellement assurée,* qu'à la condition de trouver un moyen de commencer et de finir cette ligne indépendamment de la construction de la ligne de Lourenço Marques à la frontière du Transvaal par le concessionnaire actuel. Il ne serait pas impossible, ni même, selon la députation, fort invraisemblable, que ce concessionaire resterait en défaut de faire la ligne, ou du moins de la faire en temps opportuné[1].»

A deputação, portanto, lembrava novamente o pedido de auctorisação para um

[1] Serie A, n.º 9-I.

En effet, la suite des négociations n'allait pas à propos de dissiper ces craintes. C'était le ministre qui avait engagé la députation sur le terrain des tarifs, comme un moyen de conciliation pour arriver à la réalisation du projet de chemin de fer si désiré par les deux pays. La députation a accédé à ce point de vue conciliateur en se prêtant à formuler une serie de bases pour l'accord qu'elle jugeait indispensable et que le ministre avait promis de seconder par son intervention directe. A la fin, les résultats étaient à peu près nuls, parce qu'on aurait dit qu'il n'y avait d'arrêté que ce qui concernait un tarif spécial pour le matériel de construction et cela en des termes qui réclamaient des modifications. La base proposée pour le tarif général avait été repoussée par le concessionnaire sans discussion et sans qu'il eût même apprécié le complément de cette proposition touchant l'adoption d'une limite minimum; quant aux autres propositions, il n'en a même pas été fait mention.

Dans ces circonstances, on voyait facilement combien était illusoire l'espoir d'arriver à un accord qui assurât au groupe hollandais non seulement les moyens indispensables pour le transport du matériel de construction, mais aussi la certitude de l'exploitation régulière de sa ligne.

Il est dit dans le *mémorandum:* «La députation ne veut pas cacher à mr. le ministre sa conviction toujours plus ferme que la construction prompte et pratique du chemin de fer entre la frontière et Pretoria ne sera *réellement assurée,* qu'à la condition de trouver un moyen de commencer et de finir cette ligne indépendamment de la construction de la ligne de Lourenço Marques à la frontière du Transvaal par le concessionnaire actuel. Il ne serait pas impossible, ni même, selon la députation, fort invraisemblable, que ce concessionnaire resterait en défaut de faire la ligne, ou du moins de la faire en temps opportuné[1]».

Donc, la députation rappelait de nouveau la demande d'autorisation pour un

[1] Série A, nº 9-I.

tramway em territorio portuguez, «le cas échéant.»

N'este *memorandum* pedia-se tambem que, no caso da concessão portugueza vir a caducar, o Transvaal tivesse a preferencia para a nova concessão sob iguaes condições.

Em resposta a este e ao *memorandum* de 5 de maio, replicou o ministro da marinha com o seu *memorandum* de 13 do mesmo mez [1].

São menos justas as considerações que ahi se lêem quanto ao procedimento da deputação antes da sua vinda a Lisboa, como nos parece ter demonstrado já.

A deputação tinha boas rasões para suppor que Portugal não faria a sua concessão sem que o Transvaal fosse prevenido de quem a requeria e das condições com que se planeava leval-a a effeito. Ainda que isto não fosse, como era, clausula expressa do projecto de accordo de 1883, bastaria o protocollo de 1875 para que, de parte a parte, se devesse entender que a nenhum dos paizes convinha tomar compromissos definitivos em tal assumpto sem previa audiencia da outra parte. Mas davam-se as circumstancias especiaes de que, por um lado, a concessão portugueza comprehendia o privilegio da zona de respeito, privilegio não incluido no protocollo de 1775, e, por outro lado, era o proprio ministro portuguez que se dirigira ao Transvaal appellando para o accordo de 1883. Estas circumstancias concorreram de certo para que a deputação não considerasse absolutamente concluida a concessão portugueza; mas, que o estivesse ou não, a deputação tinha de tratar da sua propria concessão e de se habilitar a poder negociar com o governo portuguez sobre as condições mutuas do emprehendimento.

Ao ministro portuguez desagradaram, ao que parece, as apprehensões que a deputação manifestava quanto ao concessionario, e principalmente a especie de confronto que entre elle e os capitalistas do grupo

[1] Serie A, n.° 9-J.

tramway sur le territoire portugais «le cas échéant».

Dans ce *mémoradum* il était aussi demandé, au cas ou la concession portugaise viendrait à être périmée, que le Transwaal eût la préférence pour la nouvelle concession sous des conditions égales.

En réponse à ce *mémorandum* et à celui du 5 mai, le ministre de la marine a adressé son *mémorandum* du 13 du même mois [1].

Les considérations que l'on y peut lire et qui se rapportent au procédé de la députation avant son voyage à Lisbonne sont moins justes, comme nous croyons l'avoir déjà démontré.

La députation avait de bonnes raisons pour supposer que le Portugal n'accorderait pas sa concession, sans que le Transvaal fût informé de la personne qui la demandait, et des conditions dans lesquelles on tâchait de la mettre en effet. Quand même cela ne fût pas une clause expresse du projet de l'accord de 1883, et il l'était certes, le protocole de 1875 suffirait pour que, de part et d'autre, on dût comprendre qu'il ne convenait à aucun des pays de prendre des engagements définitifs sans avoir entendu préalablement l'autre partie. Mais il y avait les circonstances spéciales de ce que, d'un côté, la concession portugaise comprenait la zone privilégiée, privilège non inclus dans le protocole de 1875, et, d'un autre côté, c'était le ministre portugais lui-même qui s'était adressé au Transwaal, se fondant sur l'accord de 1883. Ces circonstances ont dû contribuer à ce que la députation ne considérât la concession portugaise comme absolument définitive. En tout cas, la députation avait à négocier sa propre concession et à se mettre en mesure de pouvoir traiter avec le gouvernement portugais sur les conditions mutuelles de l'entreprise.

Les appréhensions de la députation quant au concessionnaire, le parallèle surtout que l'on faisait implicitement de ce concessionnaire avec les capitalistes du groupe hollandais, ont, à ce qu'il paraît, déplu

[1] Série A, n° 9-J.

hollandez implicitamente se fazia. A deputação, todavia, expunha as suas apprehensões pelo interesse que tinha no bom resultado da empreza geral, e tão fóra de critica á precipitação com que se effectuára a concessão portugueza, que nenhuma referencia fez ao accordo de 1883. N'estas circumstancias, lastimar que a concessão estivesse feita a um concessionario pouco idoneo, podia ser desagradavel de ouvir, mas era um sentimento que a deputação não podia occultar desde que as consequencias podiam ser prejudicar-se a concessão projectada quanto á linha do Transvaal.

O proprio ministro o reconheceu quando em seguida acrescentava: «Je comprends parfaitement vos doutes, vos hésitations, et comme nous voulons arriver tous au même but, il n'y a rien à craindre sur la suite de cette affaire. Mais enfin vous avez accepté la solution que le gouvernement portugais a donné de son côté à cette question du chemin de fer, et vous ne demandez que la fixation des tarifs pour que vous puissiez avoir l'espoir d'arriver à une conclusion au sujet de la construction de votre chemin de fer.»

O *memorandum* passa em seguida a tratar da questão das tarifas, registando com louvor para o concessionario a supposta reducção da tarifa especial quanto ao material para a construcção.

O equivoco do ministro a este respeito, a sua recusa a entrar na aprectação das alterações propostas pela deputação, bem como a discutir as bases para uma tarifa geral; a confiança que põe na proxima constituição da nova companhia, para que possa ser dispensada a intervenção do concessionario em qualquer accordo; tudo isto se ressente da presteza com que de parte a parte foram conduzidas as negociações, demonstrando a muito boa fé com que o ministro encarava a empreza portugueza. A confiança na nova companhia chegára a ponto do ministro considerar já dispensavel a intervenção a que se tinha compromettido. «Je trouve très juste que vous vouliez par avance fixer vos tarifs, mais je

au ministre portugais. Toutefois, la députation n'a manifesté ses appréhensions qu'en vue de son intérêt aux bons résultats de l'entreprise générale. Elle était si loin de critiquer la précipitation avec laquelle s'est effectuée la concession portugaise, qu'on ne voit aucune référence de sa part sur l'accord de 1883. Dans ces circonstances, regretter que l'on eut préféré un concessionnaire peu compétent pouvait être désagréable à entendre, mais la députation ne pouvait pas cacher ce sentiment, dès qu'elle craignait que la concession projetée pour la ligne du Transvaal pût en souffrir.

Le ministre l'a reconnu lui-même, quand il ajoute: «Je comprends parfaitement vos doutes, vos hésitations, et comme nous voulons arriver tous au même but, il n'y a rien à craindre sur la suite de cette affaire. Mais enfin, vous avez accepté la solution que le gouvernement portugais a donné de son côté à cette question du chemin de fer, et vous ne demandez que la fixation des tarifs pour que vous puissiez avoir l'espoir d'arriver à une conclusion au sujet de la construction de votre chemin de fer.»

Le *mémorandum* traite ensuite de la question des tarifs, en constatant les bonnes dispositions du concessionnaire, vu la soi-disant réduction du tarif spécial pour le matériel de construction.

L'équivoque du ministre à cet égard, son refus à étudier les modifications proposées par la députation, et à discuter les bases d'un tarif général; sa confiance sans la prochaine constitution de la nouvelle compagnie comme moyen de dispenser l'intervention du concessionnaire sur quelque accord; toutes ces circonstances se ressentent de la vitesse avec laquelle ont été conduites de part et d'autre les négociations, en démontrant la bonne foi avec laquelle le ministre envisageait l'entreprise portugaise. La confiance du ministre dans la nouvelle compagnie était si grande, qu'il a cru pouvoir se dispenser d'intervenir comme il s'y était engagé. «Je trouve très juste que vous vouliez par avance fixer vos tarifs, mais je

ne crois pas que mon intervention soit nécessaire.»

Todavia, o ministro resume e conclue da maneira seguinte:

«En me résumant donc, j'ai l'honneur de communiquer à vos excellences:

«1° Que vu votre acceptation des tarifs spéciaux pour les matériaux de construction et d'exploitation de votre chemin de fer, tarifs bien plus bas encore que ce que vous demandiez à mr. Mac-Murdo, on doit réserver la rédaction définitive de cette clause pour être débattue par les deux compagnies qui vont se trouver en présence;

«2° Que le gouvernement, en acceptant en principe l'idée de la proportionnalité des tarifs après la fixation d'un *minimum* pour les tarifs du Transvaal, préfere que ce soient les deux compagnies elles mêmes qui débattent ce point, en se réservant le gouvernement, par les mille moyens qu'il a à sa disposition, le droit d'intervenir si les deux compagnies ne peuvent arriver à une entente;

«3° Que dans le cas, plus ou moins probable, où le chemin de fer de Lourenço Marques ne soit pas commencé en temps opportun, et n'arrive pas à la frontière dans le délai indispensable, le gouvernement facilitera par tous les moyens — voire par la concession de la construction d'un *tramway* avec ce but exclusif — la construction du chemin de fer du Transvaal;

«4° Enfin que le gouvernement portugais fera la concession du chemin de fer à la future compagnie hollandaise si l'actuel concessionnaire, ne remplissant pas tous ses engagements, voit sa concession annullée.»

Ao passo que o ministro da marinha dirigia este *memorandum*, a deputação recebia do ministerio dos estrangeiros um projecto de convenção em que se não consignava nenhuma d'estas conclusões, quando aliás se incluia o compromisso offerecido pela deputação no *memorandum* de 6 de maio, quanto ás facilidades para o caminho de ferro do norte.

A deputação formulou então a sua nota de 14 de maio, ao ministro dos estrangeiros, insistindo, não já no direito de preferencia

ne crois pas que mon intervention soit nécessaire.»

Toutefois, le ministre résume et conclut de la manière suivante:

«En me résumant donc, j'ai l'honneur de communiquer à vos excellences:

«1° Que vu votre acceptation des tarifs spéciaux pour les matériaux de construction et d'exploitation de votre chemin de fer, tarifs bien plus bas encore que ce que vous demandiez à Mr. Mac-Murdo, on doit réserver la rédaction définitive de cette clause pour être débattue par les deux compagnies qui vont se trouver en présence;

«2° Que le gouvernement, en acceptant en principe l'idée de la proportionnalité des tarifs après la fixation d'un *minimum* pour les tarifs du Transvaal, préfère que ce soient les deux compagnies elles-mêmes qui débattent ce point, en se réservant le gouvernement, par les mille moyens qu'il a à sa disposition, le droit d'intervenir si les deux compagnies ne peuvent arriver à une entente;

«3° Que dans le cas, plus ou moins probable, où le chemin de fer de Lourenço Marques ne soit pas commencé en temps opportun, et n'arrive pas à la frontière dans le délai indispensable, le gouvernement facilitera par tous les moyens — voire par la concession de la construction d'un *tramway* avec ce but exclusif — la construction du chemin de fer du Transvaal;

«4° Enfin que le gouvernement portugais fera la concession du chemin de fer à la future compagnie hollandaise, si l'actuel concessionnaire, ne remplissant pas tous ses engagements, voit sa concession annulée.»

Tandis que le ministre de la marine adressait ce *mémorandum* à la députation, le ministre des affaires étrangères lui adressait par sa part un projet de convention dans lequel on ne consignait aucune des susdites conclusions, quand, du reste, on y incluait l'engagement offert par la députation dans le *mémorandum* du 6 mai, quant aux facilités pour le chemin de fer du nord.

La députation formula alors sa note du 14 mai, à l'adresse du ministre des affaires étrangères, en insistant non pas sur le droit

para o caso de nova concessão portugueza, mas sim na concessão definitiva do *tramway*, a qual lhe permittia a construcção do seu caminho de ferro independentemente das vicissitudes a que suppunha estar sujeita a empreza portugueza [1].

«Le droit indisputable de faire ce tramway — dizia-se na nota — est de la dernière importance pour la députation.»

A nota era acompanhada de um projecto de concessão redigido na fórma peremptoria de uma concessão immediata, definitiva e incondicional. Já o transcrevemos a pag. 53.

O ministro dos estrangeiros deu conhecimento d'este projecto ao seu collega da marinha em 15 de maio, manifestando-lhe a opinião de que concessões d'esta ordem não dependiam de lei especial e não careciam de ser incluidas no proprio texto da convenção: bastava que a resposta do governo portuguez ficasse consignada por meio de uma troca de notas [2].

O ministro da marinha respondeu a este projecto de concessão com um extenso *memorandum* datado de 16 de maio [3].

A redacção prolixa d'este documento deu azo a interpretações muito erroneas sobre o seu alcance e sobre as intenções que o determinaram.

Em primeiro logar é evidente que um documento d'esta natureza, sem conclusões definidas e sem referencia alguma aos outros pedidos da deputação, não foi redigido para o effeito de servir de base á troca de notas indicada pelo ministro dos negocios estrangeiros. Muito melhor para esse effeito seria o *memorandum* anterior de 13 de maio, cujas conclusões o ministro não retirava nem negava no *memorandum* de 16 de maio.

Em segundo logar é tambem evidente que, no caso d'este *memorandum* servir de base á referida troca de notas, elle consignava o compromisso da concessão do *tramway* não só para o fim da conducção do material, mas tambem para o de transporte

[1] Serie A, n.º 9-K.
[2] Serie A, n.º 9-L.
[3] Serie A, n.º 9-M.

de préférence pour le cas d'une nouvelle concession portugaise, mais bien sur la concession définitive du *tramway* qui lui permettait de construire son chemin de fer en dehors des vicissitudes auxquelles elle croyait soumise l'entreprise portugaise [1].

«Le droit indisputable de faire ce *tramway* — disait la note — est de la dernière importance pour la députation.»

Cette note était accompagnée d'un projet rédigé sous la forme péremptoire d'une concession immédiate, définitive et inconditionnelle; nous l'avons déjà transcrit à la pag. 53.

En donnant connaissance de ce projet à son collègue de la marine le ministre des affaires étrangères disait, le 15 mai, que les concessions de cette nature ne dépendaient pas d'une loi spéciale et n'exigaient pas d'être formulées dans le texte même de la convention; — il suffirait, à son avis, que la réponse du gouvernement portugais restât consignée au moyen d'un échange de notes [2].

Le ministre de la marine a répondu à ce projet de concession par un long *mémorandum*, daté du 16 mai [3].

La rédaction prolixe de ce document a fourni le prétexte à des interprétations très erronnées sur sa portée et sur les intentions qui l'ont déterminé.

D'abord il est évident qu'un document de cette nature, sans conclusions définies ni aucune référence aux autres demandes de la députation, n'a pas été rédigé en vue de servir de base à l'échange de notes indiqué par le ministre des affaires étrangères. Le *mémorandum* du 13 mai, dont les conclusions n'ont été retirées ni refusées par ce *mémorandum* du 16, serait beaucoup mieux à cet effet.

En second lieu il est également évident qu'au cas où ce *mémorandum* devrait servir de base à l'échange de notes en question, il renfermait l'engagement de la concession du *tramway*, non seulement dans le but de transporter le matériel mais aussi pour le

[1] Série A, nº 9-K.
[2] Série A, nº 9-L.
[3] Série A, nº 9-M.

de mercadorias e passageiros, dada a hypothese das companhias não chegarem a um accordo de tarifas.

Não podia ser outra a interpretação do seguinte trecho, quando este documento ficasse annexo á convenção como resposta definitiva do governo portuguez:

«Enfin, le ministre comprend parfaitement que le gouvernement du Transvaal veuille construire rapidement, et sans attendre la conclusion de la ligne de Lourenço Marques, les premières sections de sa ligne à lui, et, quoiqu'il soit convaincu que la ligne de Lourenço Marques arrivera à la frontière dans le délai nécessaire pour le commencement des travaux de la ligne transvaalienne, *il n'hésite pas à accorder cette construction, pourvu que le tramway ait le but exclusif du transport du matériel pour la ligne de Pretoria,* en accordant le gouvernement transvaalien les mêmes facultés au concessionnaire de la ligne portugaise, condition qui a été très loyalement et très spontanément suggérée par la délégation elle-même. Mais que le tramway soit construit avec la condition essentielle de pouvoir transporter des marchandises et des voyageurs, si les deux compagnies n'arrivent pas à une entente sur les questions des tarifs, *c'est ce qu'on peut faire assurément lorsque les deux gouvernements se voient forcés d'intervenir,* mais ce qu'on ne peut pas promettre parce qu'une telle condition ferait du tort incontestablement à la compagnie portugaise qui, jusqu'à présent, a rempli tous ses engagements.»

Não estará aqui bem expressa a concessão immediata, embora condicional, do *tramway* para o fim exclusivo do transporte do material para a linha de Pretoria?

E não seria um verdadeiro compromisso diplomatico o reconhecer-se que o governo portuguez, dada a hypothese da falta de accordo sobre tarifas, considerava-se certo do seu direito para permittir que o *tramway* transportasse tambem mercadorias e passageiros?

Vejamos, portanto, a que fim se destinou este *memorandum* e quaes foram os intuitos a que obedeceu a sua redacção.

transport de marchandises et voyageurs, le cas échéant où les compagnies n'arriveraient pas à se mettre d'accord sur les tarifs.

L'interprétation du passage suivant ne pouvait pas être différente dès que ce document resterait annexé à la convention comme réponse définitive du gouvernement portugais:

«Enfin, le ministre comprend parfaitement que le gouvernement du Transvaal veuille construire rapidement, et sans attendre la conclusion de la ligne de Lourenço Marques, les premières sections de sa ligne à lui, et, quoiqu'il soit convaincu que la ligne de Lourenço Marques arrivera à la frontière dans le délai nécessaire pour le commencement des travaux de la ligne transvaalienne *il n'hésite pas à accorder cette construction, pourvu que le tramway ait le but exclusif du transport du matériel pour la ligne de Pretoria,* en accordant le gouvernement transvaalien les mêmes facultés au concessionnaire de la ligne portugaise, condition qui a été très loyalement et très spontanément suggérée par la délégation elle-même. Mais que le *tramway* soit construit avec la condition essentielle de pouvoir transporter des marchandises et des voyageurs, si les deux compagnies n'arrivent pas à une entente sur les questions des tarifs, *c'est ce qu'on peut faire assurément lorsque les deux gouvernements se voient forcés d'intervenir,* mais ce qu'on ne peut pas promettre parce qu'une telle condition ferait du tort incontestablement à la compagnie portugaise qui, jusqu'à présent, a rempli tous ses engagements.»

La concession immédiate, quoique conditionnelle, du *tramway* dans le but exclusif du transport du matériel pour la ligne de Pretoria, n'est-elle par ici bien expresse?

Et ne serait-il pas un vrai engagement diplomatique que de reconnaître que le gouvernement portugais, le cas échéant sur le manque d'accord quant aux tarifs, se trouvait sûr de son droit pour permettre que le *tramway* transportât également des marchandises et des voyageurs?

Voyons donc quel a été le but de ce *mémorandum* et sous quelle idée on l'a rédigé.

Este *memorandum* foi um dos documentos da negociação da convenção como qualquer dos outros que o precederam. É o documento com que o ministro da marinha respondeu, por intermedio do dos estrangeiros, ao projecto da concessão peremptoria, immediata e incondicional, que a deputação tinha apresentado com a sua nota de 14.

O ministro da marinha interpretou esse projecto á lettra, considerando-o como um pedido de concessão immediata e definitiva por meio de decreto ou de diploma equivalente.

Toda a redacção do *memorandum* está indicando a revolta do ministro contra semelhante exigencia, cuja interpretação litteral importaria a publicação de um documento official que attestava a desconfiança do governo quanto á companhia portugueza. O final do *memorandum* dil-o expressamente nas palavras seguintes:

«Le gouvernement portugais, de l'avis du ministre des colonies tout au moins, peut assurer le gouvernement du Transvaal qu'il ne consentira jamais que la compagnie de Lourenço Marques abuse de son droit de fixer les tarifs; qu'il a à sa disposition pour faire respecter sa volonté beaucoup de moyens, par exemple, la concession que le gouvernement du Transvaal voudrait avoir tout de suite, *mais qu'il ne se prêtera jamais à promulguer un décret* qui serait une marque de défiance envers une compagnie portugaise dûment organisée, pour rendre service à une compagnie hypothétique, dont les conditions d'existence ne sont pas encore connues du gouvernement portugais.»

Este *memorandum* foi remettido ao ministerio dos estrangeiros, por onde se enviou copia á deputação. O resultado foi que a deputação desistiu do seu pedido para a concessão immediata e incondicional do *tramway,* annuindo a que os compromissos do governo portuguez se limitassem a uma promessa condicional de concessão, e sob expressa reserva de que seriam respeitadas todas as condições das leis portuguezas sobre o assumpto, bem como as condi-

Ce *mémorandum* a été un des documents de cette négociation comme n'importe lequel des autres qui l'on precédé. C'est le document par lequel le ministre de la marine a répondu, par l'intermise du ministre des affaires étrangères, au projet de concession péremptoire, immédiate et inconditionnelle que la députation avait présenté avec sa note du 14.

Le ministre de la marine a interprété ce projet à la lettre, en le considérant comme une demande de concession immédiate et définitive, soit par décret soit par tout autre acte équivalent.

Toute la rédaction du *mémorandum* indique que le ministre s'est révolté contre une pareille exigence dont l'interprétation littérale importerait la publication d'un document officiel, qui attesterait la méfiance du gouvernement envers la compagnie portugaise. La fin du *mémorandum* le dit expressément, en ces termes-ci:

«Le gouvernement portugais, de l'avis du ministre des colonies tout au moins, peut assurer le gouvernement du Transvaal qu'il ne consentira jamais que la compagnie de Lourenço Marques abuse de son droit de fixer les tarifs; qu'il a à sa disposition pour faire respecter sa volonté beaucoup de moyens, par exemple, la concession que le gouvernement du Transvaal voudrait avoir tout de suite, *mais qu'il ne se prêtera jamais à promulguer un décret* qui serait une marque de méfiance envers une compagnie portugaise dûment organisée, pour rendre service à une compagnie hypothétique, dont les conditions d'existence ne sont pas encore connues du gouvernement portugais.»

Ce *mémorandum* a été remis au ministère des affaires étrangères d'où une copie a été envoyée à la députation. Il en résulta que la députation a désisté de sa demande de concession immédiate et inconditionnelle en adhérant à ce que les engagements du gouvernement portugais fussent limités à une promesse conditionnelle de concession, sous réserve que toutes les conditions des lois portugaises sur la matière, ainsi que les conditions du con-

ções do contrato de 14 de dezembro de 1883.

Foi isto o que se consignou, sem considerandos e como *memorandum,* no documento que o ministro da marinha entregou directamente á deputação no mesmo dia da assignatura da convenção. Já o transcrevemos a pag. 54.

Comparem-se as disposições d'esse documento com a marcha que seguiram as negociações, e veja-se se o ministro portuguez preteriu de qualquer modo os interesses da empreza portugueza para favorecer os do Transvaal. Se o contrario d'isso se allegasse por parte do Transvaal, seria bem mais plausivel, porque a deputação deixava Lisboa sem accordo algum de tarifas, sem regulamento ou fixação de bases para o trafico internacional, sem mesmo ter obtido o direito de preferencia, com que aliás o ministro chegára a concordar, para o caso de nova concessão portugueza, e tendo, por sua parte, annuido ao pedido do caminho de ferro do norte tão instantemente desejado pelo concessionario.

A promessa do *tramway,* como de facto veiu a reconhecer-se no decurso das futuras relações diplomaticas entre os dois paizes, não conferiu direitos alguns positivos e praticos ao governo do Transvaal. Bastará dizer que em 1886 se não pediu nem reclamou o cumprimento de tal promessa, quando era bem o caso de o fazer, visto que em principios d'esse anno se trocaram as ratificações da convenção, e no meado do anno era tal a impossibilidade de se cumprir o contrato por parte da empreza, que o proprio governo teve de começar os trabalhos. E maior prova está ainda no que se passou em 1888, quando o Transvaal appellou de facto para este compromisso diplomatico e quando se davam, por fórma bem caracteristica e frisante, as circumstancias previstas no *memorandum* de 17 de maio e descriptas no de 16. Foi precisamente quando se demonstrou até á evidencia que a empreza *voulait faire une arme de combat, arme aveugle et absurde, de ces tarifs,* e adoptou tarifas taes que provavam mais alguma cousa do que uma simples disposição

trat du 14 décembre 1883, seraient respectées.

C'est ce qui a été déclaré, sans des considérants et sous la forme de *mémorandum,* dans le document que le ministre de la marine a remis directement à la députation, à la même date de la convention. Nous l'avons déjà transcrit à la page 54.

Que l'on compare les dispositions de ce document avec la marche des négociations, et que l'on dise si le ministre portugais a négligé en quelque sorte les intérêts de l'entreprise portugaise pour favoriser ceux du Transvaal. Si le contraire était allégué par le Transvaal ce serait bien plus plausible, vu que la députation quittait Lisbonne sans aucun accord sur les tarifs, sans règlement ni fixation de base pour le trafic international, sans avoir même obtenu le droit de préférence, que le ministre du reste était disposé à accorder pour le cas d'une nouvelle concession portugaise, et ayant par sa part accédé à la demande du chemin de fer du nord si instamment désiré par le concessionnaire.

Comme il a été reconnu au cours des relations diplomatiques postérieures entre les deux pays, la promesse du *tramway* n'a accordé aucun droit positif et pratique au gouvernement du Transvaal. Il suffira de dire qu'en 1886 on n'a demandé ni réclamé l'accomplissement d'une telle promesse, alors que c'était bien le cas de le faire, attendu qu'au commencement de cette année on a échangé les ratifications de la convention, et au milieu de l'année l'impossibilité d'exécuter le contrat de la part de l'entreprise était telle, que le gouvernement a été obligé de commencer les travaux. Ce qui s'est passé en 1888 en est une preuve encore plus palpable, le Transvaal ayant dû rappeler cet engagement diplomatique et les circonstances prévues dans le *memorandum* du 17 mai et décrites dans celui du 16 se présentant de la manière la plus caractéristique et la plus frappante. C'est précisément à cette occasion qu'il a été démontré jusqu'à l'évidence que l'entreprise *voulait faire une arme de combat, arme aveugle et absurde, de ces tarifs,* et qu'elle a

pour imposer au commerce du Transvaal des tarifs absurdes.

Se n'essas tristes e criticas conjuncturas, apesar de estar pendente a negociação diplomatica de uma fronteira mais ampla e mais accommodada ás exigencias de uma estação terminal, o Transvaal não teve força para obter a concessão promettida, póde bem concluir-se o que valeu como compromisso diplomatico a promessa do *tramway*.

A especulação que se faz com este negocio do *tramway* e as calumnias que se formulam sobre este thema obrigaram-nos a esta desenvolvida exposição de factos sobre um assumpto já tratado no capitulo que dedicámos aos tratados e convenções.

Era, porém, indispensavel fazel-o para provar a inanidade e a incongruencia de todas as arguições de que é alvo esta convenção.

Taxaram-na de conluio entre os dois governos para defraudar os direitos da empreza, e a verdade é que o ministro levou até ao exaggero a sua confiança no concessionario e na companhia, prescindindo de todo o direito que lhe assistia a regular n'aquella occasião, pelas vias diplomaticas, as condições do trafico internacional.

Apresentam-na como arma de combate entregue ao Transvaal para guerrear a empreza portugueza, e a verdade é que o governo da republica ficou inteiramente á mercê de um concessionario especulador, a ponto de não poder impedir as successivas e reiteradas complacencias de que o governo portuguez foi usando para com a empreza, com sacrificio dos compromissos diplomaticos tomados pelo tratado de 1875, e a ponto de ter de prohibir qualquer inicio de construcção do seu caminho de ferro, como unica represalia que podia oppor á guerra da propria empreza portugueza.

Apresentam-se como contradictorios os dois *memoranda* de 16 e 17 de maio, e a verdade é que nem ha contradicção na essencia dos dois documentos, quanto aos di-

adopté des tarifs tels, qu'ils ont prouvé qu'il y avait plus qu'une simple disposition *pour imposer au commerce du Transvaal des tarifs absurdes.*

Si dans ces tristes et critiques circonstances, et au moment où l'on négociait la fixation d'une frontière plus vaste et plus appropriée à une station terminus, le Transvaal n'a pas pu obtenir la concession promise, on en peut bien inférer la valeur de la promesse du *tramway* comme engagement diplomatique.

La spéculation qui s'est faite autour de cette affaire du *tramway* et les calomnies que l'on débite sur ce thème nous ont porté à tant de longueurs dans l'exposition des faits concernant un sujet déjà traité dans le chapitre II de la partie I.

Il était cependant indispensable de le faire pour prouver l'inanité et l'inconséquence de toutes les accusations dont cette convention a été l'objet.

Elle a été taxée de collusion entre les deux gouvernements pour frauder les droits de l'entreprise. Cependant, la vérité est que la confiance du ministre dans le concessionnaire et dans la compagnie a été portée à l'exagération puisqu'il renonçait à tout droit qui lui assistait de régler à cette occasion, par les voies diplomatiques, les conditions du trafic international.

On l'a présentée comme une arme de combat fournie au Transvaal pour guerroyer l'entreprise portugaise. Néanmoins, la vérité est que le gouvernement de la république resta entièrement à la merci d'un concessionnaire spéculateur, au point de ne pas pouvoir empêcher les complaisances successives et réitérées du gouvernement portugais envers l'entreprise, au détriment des engagements diplomatiques pris par le traité de 1875, et au point d'avoir à défendre tout commencement de construction de son chemin de fer, comme unique représaille qu'il pouvait opposer à la guerre de l'entreprise portugaise.

On a présenté les deux *mémorandums* des 16 et 17 mai comme contradictoires, et la vérité est qu'il n'y a de contradiction dans l'essence des deux documents quant aux

reitos que se affirma assistirem aos dois governos, nem os documentos se destinaram ao mesmo fim e trataram a mesma hypothese, porque um era para o fim de responder a uma proposta que se rejeitava e foi posta de parte, emquanto o outro era destinado a consignar o resultado a que tinham chegado as negociações.

A accusação mais caracteristica, porque se prima na incongruencia é tambem de todas a mais aleivosa e a mais revoltante, é a que se refere á falta de publicidade da convenção e dos seus protocollos.

Estava ou não o governo portuguez no direito de prometter o que prometteu?

Os interessados negam-no, mas não basta negar, é necessario proval-o; e, quanto a nós, basta a circumstancia de se ter resalvado que a promessa não seria exigivel toda a vez que da sua realisação resultasse offensa dos direitos creados pelo contrato da concessão, para que consideremos incontestavel o direito do governo, e para que neguemos em absoluto o direito da empreza a ingerir-se em semelhante assumpto. As complacencias do governo portuguez não chegaram a ponto de delegar na empreza a direcção das suas relações diplomaticas com o Transvaal, ou de lhe reconhecer qualquer especie de direito para exame e apreciação do que tratasse com aquelle paiz.

Não havia, portanto, rasão alguma de direito ou de praxe que aconselhasse o governo portuguez a fazer qualquer communicação da convenção á companhia ou ao concessionario, que era quem áquelle tempo figurava de senhor da empreza.

Para nós, todavia, é de fé, e ainda vive quem o póde testemunhar, que toda a negociação, de principio a fim, foi conhecida do concessionario, secundada por elle e sabida pela companhia. Claro é que não temos documento escripto d'essa communicação, nem prova irrecusavel de haver sido feita, mas ainda existem os cavalheiros que dirigiram a companhia para o dizerem, se

droits que l'on dit assister aux deux gouvernements, et que ces documents n'avaient pas le même but ni ne traitaient de la même hypothèse, le but du premier étant de répondre à une proposition que l'on refusait tandis que l'autre était destiné à consigner le résultat auquel étaient arrivées les négociations.

L'accusation la plus caractéristique est celle qui a rapport au manque de publicité de la convention et des protocoles, parce que, outre son inconsequence, elle est parmi toutes la plus calomnieuse et la plus révoltante.

Le gouvernement portugais était-il, oui ou non, dans son droit de promettre ce qu'il a promis?

Les intéressés le nient, mais il ne suffit pas de le nier, il faut le prouver; et quant à nous, il nous suffit cette réserve: — que la promesse perdrait son éxigibilité, toutes les fois que sa réalisation portât atteinte aux droits acquis dans la concession, pour que nous jugions incontestable le droit du gouvernement, et aussi pour que nous nions, en absolu, tout droit de la compagnie de s'immiscer dans un pareil sujet. Les complaisances du gouvernement portugais n'ont pas été jusqu'à donner des pouvoirs à l'entreprise pour la direction de ses relations diplomatiques avec le Transvaal, ou de lui reconnaître n'importe quelle espèce de droit pour examiner et apprécier ce qu'il traiterait avec ce pays.

Il n'y avait donc pas aucune raison de droit ou d'usage qui conseilla le gouvernement de faire une communication quelconque de la convention à la compagnie, ou au concessionnaire, qui était celui qui à cette époque représentait le maître de l'entreprise.

Toutefois, pour nous, il est constant, et il existe encore des personnes qui peuvent l'attester, que toute la négociation, dès le commencement jusqu'à la fin, a été connue du concessionnaire, aidée par lui, et sue de la compagnie. Il va sans dire que nous n'avons pas de document écrit de cette communication, ni la preuve irrécusable qu'elle ait été faite, mais les personnes qui ont dirigé

é que o não disseram expressamente no n.º 4 do officio de 8 de julho de 1886 [1].

Admittamos, porém, que não houve communicação alguma, o que para a nossa argumentação é indifferente. Porque é que o governo portuguez não tornou bem publica a promessa do *tramway*?

Por quatro rasões: porque não era necessario; porque não era conveniente; porque não era possivel; e porque era inutil.

Não era necessario, porque o governo do Transvaal nunca o exigiu e o governo portuguez nem ao parlamento tinha que dar contas d'este seu compromisso, contrahido no plenissimo e incontestavel uso das suas attribuições como poder executivo.

Não era conveniente, porque a publicidade official daria ao acto maior valor do que elle tinha em si, e alcance muito diverso do que o governo portuguez lhe quiz attribuir. O *memorandum* de 16 de maio define bem a inconveniencia da publicidade official, quando rebate o pedido d'ella por parte do Transvaal, embora em hypothese diversa.

Não era possivel, porque a convenção foi negociada por parte do Transvaal sob o regimen da de 3 de agosto de 1881, e nos termos d'esse regimen os negocios externos da republica deveriam correr pelas chancellarias britannicas.

E alem de tudo era inutil, porque a convenção só podia valer depois da troca das ratificações, e estas não podiam ser trocadas sem que por parte do governo inglez fosse examinado tudo o que se tinha pactuado, conforme o direito que elle se reservára no artigo 4.º da convenção de 27 de fevereiro de 1884.

É muiso curiosa esta arguição de convenio secreto que se dirige contra o *memorandum* de 17 de maio, n'um pleito em que o governo inglez é parte, quando é certo ter sido communicado a esse governo pelo da

[1] Serie G, n.º 13.

la compagnie existent encore pour le dire, si ce n'est qu'elles ne l'ont pas déjà dit expressément dans le nº 4 de la lettre du 8 juillet 1886 [1].

Admettons, néanmoins, qu'il n'y ait eu aucune communication, ce qui est indifférent pour notre argumentation. Pourquoi le gouvernement portugais n'a-t'il pas rendu bien publique la promesse du *tramway* ?

Par quatre raisons : parce que cela n'était pas nécessaire ; parce que cela n'était pas convenable ; parce que cela n'était pas possible, et parce que cela était inutile.

Cela n'était pas nécessaire, parce que le gouvernement du Transvaal ne l'a jamais exigé ; et le gouvernement portugais ni même à son parlement était obligé de rendre compte de cet engagement, contracté dans le plein et incontestable usage de ses attributions comme pouvoir exécutif.

Cela n'était pas convenable, parce que la publicité officielle aurait donné à l'acte une valeur plus grande qu'elle n'avait réellement et une portée bien différente de celle que le gouvernement a voulu lui attribuer. Le *mémorandum* du 16 mai a bien défini l'inconvenance de la publicité officielle lorsque il en répousse la demande de la part du Transvaal, quoique l'hypothèse soit diverse.

Cela n'était pas possible, parce que la convention a été négociée sous le régime de celle du 3 août 1881, et suivant les termes de ce régime les affaires externes de la république devraient courir ou passer par les chancelleries britanniques.

En outre cela était inutile, parce que la convention ne pouvait être valable qu'après l'échange des ratifications et celles-ci ne pouvaient être échangées sans que de la part du gouvernement anglais tout ce qui avait été convenu fût examiné, d'après le droit qu'il s'était réservé dans l'article 4 de la convention du 27 février 1884.

Cette accusation de convention secrète contre le *mémorandum* du 17 mai est très curieuse, dans un procès ou le gouvernement britannique se porte partie, quand il est certain que le gouvernement de la république

[1] Série G, nº 13.

republica o texto de toda a convenção com o seu protocollo e *memorandum*. O *Hertslet's commercial Treaties*, volume XVII, inclue a traducção ingleza dos tres documentos na sua integra, com a seguinte nota:

«Sir Hercules Robinson, the High commissioner for South Africa, was directed, on the 17th of October, 1884, to inform the Government of the South African Republic that Her Majesty's Government sanctioned this Treaty.»

Para convenio secreto ha de confessar-se que o facto de ter passado por quatro chancellarias, no curto periodo de seis mezes e antes de estar em vigor, é tudo quanto ha de mais concludente e de mais logico!

Pois toda a argumentação dos interessados regula pouco mais ou menos por esta bitola!

É ver o que elles dizem a proposito das declarações feitas a pedido da companhia na portaria de 15 de julho de 1886.

Analysámos já, a pag. 173, as declarações da portaria de 15 de julho de 1886, cotejando-as com os pedidos da companhia nos seus officios de 8 do mesmo mez. Arguir de falsas essas declarações, porque affirmavam os direitos da companhia segundo o artigo 20.º da concessão, e asseguravam que nenhuma outra concessão se fizera, nem promessa d'ella havia que fosse ou pudesse ser interpretada contra o contrato, é uma arguição que cáe por si mesma. De facto, não havia concessão alguma; e a promessa de vir a fazer-se era subordinada a condições que o governo não reputava contrarias ao contrato de 14 de dezembro de 1883, e que em caso algum poderiam ser interpretadas como taes, visto que se resalvára o proprio contrato.

Os adversarios, porém, tambem arguem de má fé o governo por não ter publicado n'aquella occasião o teor dos compromissos tomados para com o Transvaal. Procedem exactamente ao avesso do que a companhia pensou, desejou e pediu n'aquella occasião.

A companhia queria um documento pu-

lui a fait part du texte de toute la convention avec son protocole et *mémorandum*. Le *Hertslet's Commercial Treaties*, volume 17me, inclue la traduction anglaise des trois documents, en entier, avec la note suivante:

«Sir Hercules Robinson, haut commissaire pour l'Afrique méridionale, a été chargé le 17 octobre 1884 d'informer le gouvernement de la République Sud-Africaine, que le gouvernement de Sa Majesté sanctionne ce traité.»

Il faut avouer que pour une convention secrète, le fait d'avoir passé par quatre chancelleries dans le court délai de six mois et avant d'avoir été mis en vigueur, c'est tout ce qu'il y a de plus concluant et de plus logique.

Toute l'argumentation des intéressés est à peu près réglée sur cet étalon!

Il faut voir ce qu'ils disent à propos des déclarations faites sur la demande de la compagnie dans l'arrêté du 15 juillet 1886.

Nous avons déjà analysé (page 173), les déclarations de l'arrêté du 15 juillet 1886, en les comparant avec les demandes de la compagnie dans ses lettres du 8 du même mois. Accuser ces déclarations de fausses, parce qu'elles affirmaient les droits de la compagnie suivant l'article 20 de la concession, et assuraient qu'aucune autre concession n'avait été faite et qu'il n'y avait aucune promesse qui fût ou pût être interprétée contre le contrat, c'est une accusation qui tombe d'elle-même. En effet, il n'y avait aucune concession; et la promesse de la faire était subordonnée à des conditions que le gouvernement ne réputait pas contraires au contrat du 14 décembre 1883, et qui en aucun cas pourraient être interprétées comme telles, attendu que l'on avait excepté le susdit contrat.

Cependant, les adversaires accusent aussi le gouvernement de mauvaise foi, pour ne par avoir publié à cette occasion la teneur des engagements pris envers le Transvaal. Ils procèdent exactement au contraire de ce que la compagnie a pensé, désiré et demandé en ce temps-là.

La compagnie réclamait un document pu-

blico por onde constasse que o governo não auctorisava os boatos que se dizia correrem em Londres ácerca da interpretação que o Transvaal dava áquelles compromissos. E não era porque ella acreditasse nos boatos nem na influencia que elles pudessem ter tido sobre o mallogro das operações financeiras até ali tentadas, mas unicamente para acabar com o pretexto ou com as causas d'elle. Em taes circumstancias, não era o teor dos compromissos que a companhia desejava e pedia que se publicasse, mas sim a declaração formal de que os compromissos não offendiam a concessão de 14 de dezembro e de que os boatos, se os havia, não tinham fundamento. A declaração do governo, embora se não referisse aos boatos, satisfez inteiramente a companhia e habilitou-a a poder dizer para Londres que futuros mallogros só poderiam ser attribuidos á incapacidade do negociador.

E muito bem fez o governo em não se referir aos boatos, porque seria envolver-se de algum modo na especulação que se fazia com elles. Se os havia e eram espalhados pelo Transvaal, bastava a declaração de que não havia promessa alguma em sentido contrario á concessão portugueza. Se os não havia, ou se eram inventados pelo proprio sr. Mac-Murdo para se desculpar da falta de cumprimento do seu contrato de empreitada, não era o governo que lhes devia dar a importancia de um desmentido.

É pois uma verdadeira aberração vir argumentar-se com as declarações d'este diploma como indicio de má fé da parte do governo portuguez, ou porque tivesse má vontade contra a empreza, ou porque quizesse favorecer em detrimento d'ella os interesses do Transvaal. O ministro que então fazia as declarações não era o mesmo que negociára a convenção de 17 de maio, nem o que fizera a troca das ratificações respectivas em 4 de fevereiro de 1886. Ambos esses actos haviam sido praticados pela situação politica que largou o poder

blic, par lequel il serait constaté que le gouvernement n'autorisait pas les rumeurs que l'on disait courir, à Londres, au sujet de l'interprétation que le Transvaal donnait à ces engagements. Et ce n'était pas parce qu'elle croyait ni aux rumeurs ni à l'influence qu'elles pouvaient avoir eu sur la non réussite des opérations financières tentées jusqu'alors, mais uniquement pour finir avec le prétexte ou avec ses causes. En de telles circonstances, ce n'était pas la teneur des engagements que la compagnie désirait et demandait que l'on publiât, mais bien la déclaration formelle de ce que les engagements pris ne portaient aucune atteinte à la concession du 14 décembre, et de ce que les rumeurs, si elles existaient, étaient infondées. La déclaration du gouvernement, quoiqu'elle ne se rapportât pas aux rumeurs, a entiérement satisfait la compagnie, et l'a mise à même de pouvoir dire à Londres, que les insuccés à venir ne pourraient être attribués qu'à l'incapacité du négociateur.

Et le gouvernement a eu raison de ne pas se rapporter aux rumeurs, car cela serait s'engager en quelque sorte dans une spéculation dont elles seraient l'origine. Si ces rumeurs existaient ou étaient répandues par le Transvaal, il suffisait que l'on déclarât qu'aucune promesse en sens contraire à la concession portugaise n'avait été faite. Si elles n'existaient pas, ou si elles étaient inventées par mr. Mac-Murdo lui-même, pour s'excuser de ne pas avoir rempli son contrat d'entreprise, ce n'est pas le gouvernement qui devait leur prêter l'importance d'un démenti.

C'est donc une vraie aberration que de vouloir présenter les déclarations de cet arrêté comme des indices de mauvaise foi de la part du gouvernement portugais, soit pour faire du mal à l'entreprise soit pour protéger à son détriment les intérêts du Transvaal. Le ministre qui a fait ces déclarations n'était pas le même qui avait négocié la convention du 17 mai et qui avait fait l'échange des ratifications respectives le 4 fevrier 1886. Ces deux faits étaient l'œuvre du cabinet qui avait quitté les affaires le 20 du dit mois et

em 20 d'esse mez; e a nova situação tinha a plena liberdade de adoptar nos negocios d'este caminho de ferro a orientação que julgasse mais justa, mais conveniente aos interesses publicos e mais conforme á letra e ao espirito, quer da concessão, quer dos tratados.

Ponderem-se estas circumstancias, tendo-se tambem em vista que em julho de 1886 era a occasião em que o Transvaal bem podia appellar para o compromisso de 1884 porque se provava a impossibilidade financeira da companhia por confissão d'ella propria, e diga-se em consciencia se póde haver maior aberração do que a de se qualificar a ortaria como demonstração de malquerença para com a empreza e de favor para com o Transvaal!

Os adversarios, todavia, seguem impavidamente na sua accusação, tropeçando de absurdo em absurdo, como quem suppõe que no meio da confusão de tantos documentos, e á sombra da emmaranhada rede de factos que constituem a historia d'esta concessão, sempre restará alguma fracção das suas calumnias para poder influir no espirito dos julgadores. A resalva que expressamente se fez de que a promessa do *tramway* não poderia ser cumprida sem que se respeitassem as condições do contrato de 14 de dezembro, não os impede de clamar contra a falsidade da portaria de 15 de julho de 1886.

De que vale e que significa, dizem elles, resalvar o contrato depois de o haver violado?!

Vale e significa que a promessa foi feita sem intuito algum de offender o contrato; vale e significa que em caso algum o Transvaal poderia exigir o seu cumprimento, dando-lhe interpretação diversa; vale e significa que, ainda quando se exigisse, o governo tinha direito de recusar; vale e significa tanto para os direitos da companhia, que bastava esta resalva para que, em qualquer arbitragem, tanto entre os dois governos como entre elles e os seus respectivos concessionarios, nunca pudesse

le nouveau ministère était libre d'adopter dans les affaires de ce chemin de fer la direction qu'il jugerait la plus juste et plus en rapport avec les intérêts publics suivant la lettre ou l'esprit soit de la concession soit des traités.

Que l'on examine ces circonstances, en ayant en vue qu'au mois de juillet 1886 le Transvaal était bien à même d'invoquer l'engagement de 1884 attendu que les embarras financiers de la compagnie étaient avoués par la compagnie elle-même, et que l'on dise, en conscience, s'il peut y avoir une plus grande aberration que de qualifier l'arrêté comme une preuve d'aversion pour l'entreprise et de sympathie pour le Transvaal!

Cependant les adversaires poursuivent intrépidement leur accusation se heurtant à toutes espèces d'absurdités, comme s'ils croyaient qu'au milieu de la confusion de tant de documents et à l'aide de l'embrouillement de faits qui forment l'histoire de cette concession, il en restera toujours quelque fraction de leurs calomnies pour influer sur l'esprit des juges. La réserve qui a été faite expressément de ce que la promesse du *tramway* ne pouvait être tenue sans que l'on respectât les conditions du contrat du 14 décembre, ne les empêche pas de se récrier contre la fausseté de l'arrêté du 15 juillet 1886. Pour eux c'est comme si une telle réserve n'existait pas ou comme si elle n'avait aucune valeur.

Que signifie et quelle valeur, disent-ils, a la réserve du contrat après l'avoir violé?!

Cela vaut et signifie que la promesse a été faite sans la moindre intention de nuire au contrat; cela vaut et signifie que dans aucun cas le Transvaal pouvait exiger son accomplissement en lui donnant une interprétation différente; cela vaut et signifie que, quand même on l'exigerait, le gouvernement avait droit de le refuser; cela vaut et signifie tant pour les droits de la compagnie, que cette réserve suffisait pour que dans n'importe quel arbitrage, aussi bien entre les deux gouvernements qu'entre ceux-

prevalecer o cumprimento da promessa contra as disposições das leis portuguezas ou contra as do contrato d'esta concessão.

Respondemos a serio, como se a objecção merecesse a pena de ser refutada.

Em tudo isto o que revolta mais é ver que os argumentos dos adversarios vão basear-se sempre n'aquelles actos do governo portuguez, que mais directamente importaram favor e benevolencia para com a empreza. Assim acontece quanto a esta portaria, como succedeu quanto á de 30 de outubro de 1884, quanto ás declarações de 1885 e 1886 sobre tarifas, quanto ao começo das obras por parte do governo, quanto á prorogação do praso para a construcção pelo decreto de 28 de dezembro de 1885, quanto ao officio de 31 de janeiro de 1888, e quanto a todos os favores, condescendencias e benevolencia de que o governo usou sempre para com a companhia, como largamente se tem demonstrado e provado n'esta memoria.

A questão das tarifas, a que temos de voltar, foi uma especulação odiosa por parte da empreza, porque no seu desenvolvimento e nos seus resultados foi acompanhada das circumstancias mais aggravantes. Era especulação pedir £ 55:500 pela renda annual de um caminho de ferro, cujo custo de construcção estava orçado em £ 280:000, o que correspondia a collocar capital a 20 por cento de juro; mas a especulação aggravava-se com a falta de opportunidade de semelhante pedido, por ser a occasião em que, a bem da empreza, o governo portuguez procurava assegurar o exito internacional do caminho de ferro.

Era especulação propor como base para as tarifas internacionaes a combinação de que ingenuamente dá conta a reclamação americana, e que consistia em tomar o Transvaal a seu cargo o pagamento das obrigações que emittisse a empreza portugueza, garantindo-lhe ao mesmo tempo o dividendo de 7 por cento ao capital acções. Propostas d'esta ordem, quando o capital

ci et leurs concessionnaires respectifs, l'accomplissement de la promesse ne puisse jamais prévaloir contre les dispositions des lois portugaises ou contre celles du contrat de cette concession.

Nous répondons sérieusement, comme si l'objection valait la peine d'être réfutée.

Ce qui révolte le plus en tout ceci, c'est de voir que les arguments des adversaires sont toujours basés sur ceux des actes du gouvernement portugais qui ont le plus directement prouvé sa faveur et sa bienveillance envers l'entreprise. Il en est de cet arrêté, comme de ce qui est arrivé quant à celui du 30 octobre 1884, quant aux déclarations de 1885 et 1886 sur les tarifs, quant au commencement des travaux en 1886, quant à la prorogation du délai pour la construction d'après le décret du 28 décembre 1885, quant à la dépêche du 31 janvier 1888, et quant à toutes les faveurs, aux condescendances et à la bienveillance dont le gouvernement a toujours fait preuve envers la compagnie ainsi qu'il a été démontré dans ce mémoire, avec documents à l'appui.

La question des tarifs, sur laquelle nous sommes forcés de revenir, a été une odieuse spéculation de la part de l'entreprise, car elle a été accompagnée dans son développement et dans ses résultats, des circonstances les plus aggravantes. C'était une spéculation que de demander £ 55:500 pour la location annuelle d'un chemin de fer dont le prix de construction était évalué à £ 280:000, ce qui correspondait à placer du capital à raison de 20 par cent; mais la spéculation s'est encore aggravée par le manque d'opportunité d'une pareille demande, vu que c'était à l'occasion où le gouvernement portugais tâchait d'assurer le succès international du chemin de fer en faveur de l'entreprise.

C'était une spéculation que de proposer, comme base pour les tarifs internationaux, la combinaison dont la réclamation américaine rend ingénument compte, qui consistait en ce que le Transvaal prendrait à sa charge le paiement des obligations que l'entreprise portugaise émettrait, en lui garantissant en même temps le dividende de 7 par cent sur le capital des actions. Des proposi-

acções não representava um ceitil de desembolso, definem a ambição de quem as faz; mas é aggravante o pretender impol-as na occasião em que o ministro de boa fé procurava desvanecer as apprehensões da deputação transvaaliana, e se compromettia a usar da sua interferencia para se chegar a um accordo de tarifas.

Era especulação deixar correr o tempo sem se tratar da construcção e sem se attender aos compromissos internacionaes, nos termos e com o desmazelo que accusa toda a historia da concessão até fins de 1886; mas aggravante era que subrepticiamente se usasse das declarações do governo como arma contra aquelles compromissos, e se chegasse a collocar o mesmo governo na dura necessidade de ter de começar as obras em junho de 1886, para honrar uma promessa feita na fé das declarações com que se obtivera o decreto de 28 de dezembro de 1885.

Especulação foram todas as tentativas de negociação em que o coronel Mac-Murdo andou sempre cogitando, já com o Transvaal, já com as colonias inglezas, já com outros governos, como diversos documentos referem e accusam, e como na propria reclamação americana implicitamente se confessa, a proposito de offertas recebidas e da valorisação do chamado *control*. Nunca lhe chegaram ao preço, é o que francamente se dá a entender. Pois toda essa especulação era singularmente aggravada pelas circumstancias deploraveis em que se encontrou sempre a empreza quanto ao cumprimento do seu contrato, e pelas difficuldades que d'esse estado de cousas resultaram para o governo portuguez.

Nada, porém, de mais aggravante do que a especulação com as tarifas desde que começou a exploração e que por parte do governo se exigiu a conclusão definitiva da linha ferrea.

N'essa occasião, em que o governo appellava para a companhia a fim de o auxiliar

tions de cette nature, quand le capital-actions ne représentait pas un centime de déboursé, définissent la cupidité de ceux qui les font; mais il est aggravant de prétendre vouloir les imposer, dans une occasion où le ministre cherchait de bonne foi à dissiper les appréhensions de la députation transvaalienne et s'engageait à se servir de son interférence pour qu'on arrivât à un accord sur les tarifs.

C'était une spéculation que de laisser courir le temps, sans que l'on traitât de la construction et sans avoir égard aux engagements internationaux, dans les termes et avec la négligence dont fait preuve toute l'histoire de cette concession jusqu'à la fin de 1886; mais c'était bien plus grave que l'on se soit servi subrepticement des déclarations du gouvernement, comme une arme contre ces engagements, et que l'on soit arrivé à placer le gouvernement lui même dans la dure nécessité d'avoir à commencer les travaux en juin 1886, pour faire honneur à une promesse faite sur la foi des déclarations, qui ont motivé le décrêt du 28 décembre 1885.

Toutes les tentatives de négociations que le colonel Mac-Murdo rêvait sans cesse, soit avec le Transvaal, soit avec les colonies anglaises ou avec d'autres gouvernements, ainsi qu'il appert des documents, n'ont été que des spéculations. La réclamation américaine l'avoue implicitement à propos des offres reçues et de la valeur du soi-disant *control*. On ne lui a jamais offert le prix qu'il demandait, c'est ce qu'on donne franchement à entendre. Toutes ces spéculations étaient singulièrement aggravées vu les circonstances déplorables dans lesquelles l'entreprise s'est toujours trouvée quant à l'accomplissement de son contrat, et vu les difficultés qui ont résulté pour le gouvernement portugais de cet état de choses.

Cependant rien de plus aggravant que la spéculation sur les tarifs, depuis que l'exploitation a commencé et que l'on a exigé, de la part du gouvernement, l'achèvement définitif de la ligne.

A cette occasion, quand le gouvernement demandait à la compagnie de le seconder

na consecução de uma boa fronteira, quando o governo do Transvaal com sobrada rasão invocava os compromissos diplomaticos, quando o futuro da linha portugueza corria o mais imminente risco, qual o de perder o seu caracter de linha internacional, n'essa occasião, dizemos, as difficuldades levantadas a um accordo que constituia um compromisso internacional contrahido com pleno conhecimento da empreza, accordo de que todos sabiam que o Transvaal fizera dependente a construcção da sua linha, os embaraços, as demoras, as exigencias e até a propria insensatez das objecções suscitadas ao accordo proposto, constituem a feição mais odiosa do procedimento das duas companhias para com o governo.

Infelizmente, os adversarios, que tanto falam na má fé do governo portuguez e nos conluios d'este com o do Transvaal, esquivam-se a tratar d'este especial assumpto, quando é certo que o podiam esclarecer melhor do que ninguem, relatando as negociações que tiveram com a companhia neerlandeza.

Porque é que a companhia não accedeu ao projecto de convenio que o governo lhe enviou em 5 de setembro de 1888, e que representava o accordo a que os dois governos desejavam fazer chegar as duas companhias?

O que agora se diz reduz-se a uma objecção de tal modo futil que não resiste a um exame serio.

O projecto de convenio[1] continha a seguinte disposição:

«Artigo 12.° A taxa total do transporte de mercadorias em serviço directo será repartida entre as duas partes na proporção das distancias entre as estações de procedencia e destino e a fronteira marcada segundo o artigo 1.°

«Se a pedido de qualquer das partes a taxa total for inferior a 2 pence por kilometro percorrido, a outra parte poderá exigir que lhe seja pago pelo menos 2 pence por kilometro pelo seu percurso.»

[1] Serie M, n.° 10-A.

pour l'obtention d'une bonne frontière; quand le gouvernement du Transvaal invoquait les engagements diplomatiques avec des raisons surabondantes; quand l'avenir de la ligne portugaise courrait le plus grand risque, tel que celui de perdre son caractère de ligne internationale, à cette occasion, disons-nous, les entraves mises à un accord qui était un engagement international contracté avec entière connaissance de l'entreprise — car tout le monde savait que le Transvaal en avait fait dépendre la construction de sa ligne — les embarras, les retards, les exigences et jusqu'à l'extravagance des objections présentées contre l'accord proposé, tout ça constitue la forme la plus odieuse du procédé des deux compagnies envers le gouvernement.

Malheureusement, les adversaires qui parlent tant de la mauvaise foi du gouvernement portugais et de sa connivence avec celui du Transvaal, esquivent de traiter cette affaire spéciale, quand certainement ils pouvaient nous en renseigner mieux que personne, en relatant les négociations qu'ils ont eu avec la compagnie néerlandaise.

Pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas adhéré au projet de convention que le gouvernement lui a envoyé le 5 septembre 1888, et qui représentait l'accord auquel les deux gouvernements désiraient de voir arriver les deux compagnies?

Ce qui se dit maintenant se réduit à une objection tellement futile qu'elle ne peut pas tenir debout devant un examen sérieux.

Le projet de la convention[1] contenait la disposition suivante:

«Art. 12° La taxe totale du transport de marchandises en service direct sera répartie entre les deux compagnies en proportion des distances entre les gares de provenance et de destination et la frontière marquée, suivant l'article 1er.

«Si, à la demande de l'une quelconque des parties, la taxe totale était inférieure à 2 pence par kilomètre parcouru, l'autre partie pourrait exiger qu'il lui fût payé au moins 2 pence par kilomètre par son parcours.»

[1] Série M, n° 10-A.

Argumenta-se contra esta disposição, dizendo que ella collocava a empreza portugueza á mercê da empreza transvaaliana, a qual, pelo abaixamento das suas tarifas, podia obrigar a resultados desastrosos, visto que a linha transvaaliana era mais extensa do que a portugueza, e attendendo a que n'aquella havia garantia de juro e n'esta não.

Não só se argumenta, mas até se exemplifica o caso em que a empreza portugueza, tendo fixado a tarifa maxima, viria a receber pela partilha kilometrica menos do que a tarifa minima!

O caso é para admiração, porque aos menos entendidos na materia deveria parecer que, havendo um maximo e um minimo de tarifas, não era possivel que a partilha kilometrica desse a qualquer das partes menos do que o minimo.

Os adversarios, porém, concluem isso por meio da seguinte demonstração:

100 toneladas de mercadorias devem percorrer a extensão das duas linhas e produzir:

		Francos
Na linha portugueza	100^{k}×40^{c}× 82^{k}=	3:280
Na linha transvaaliana	100^{k}×16^{c}×500^{k}=	8:000
Receita recebida		11:280

Partilha kilometrica:

	Francos
Para a linha portugueza	1:589,30
Para a linha transvaaliana	9:690,70

O que corresponde a 19,4 centimos por tonelada e por kilometro, quanto á linha portugueza, quando o minimo da tarifa era de 20 centimos!

Não sabemos a quem pretendem os adversarios illudir com os seus calculos, se não são elles proprios os illudidos. Pensam, porventura, que o tribunal, chamado a apreciar esta delicada questão das tarifas, não ha de examinar as condições do convenio que foi proposto, e não será levado a inquirir dos verdadeiros motivos por que foi rejeitado?

Acreditam, acaso, que uma questão d'esta ordem se póde tratar perante um tribunal grave e illustrado no mesmo tom e pelo mesmo systema que tiveram e de que usa-

On argumente contre cette disposition, en disant qu'elle plaçait l'entreprise portugaise à la merci de l'entreprise transvaalienne, laquelle pourrait par la diminuition de ses tarifs l'entraîner à des résultats désastreux, attendu que la ligne transvaalienne était plus longue que la ligne portugaise et qu'il y avait une garantie d'intérêt.

On fait plus que d'argumenter, on présente aussi comme exemple le cas où l'entreprise portugaise, ayant fixé son tarif maximum, viendrait à recevoir par le partage kilométrique moins que le tarif minimum!

Le cas est étonnant, car aux moins versés sur la matière il devrait sembler qu'existant un maximum et un minimum de tarifs, il n'était pas possible que le partage kilométrique donnât moins que le minimum à l'une des parties.

Toutefois, les adversaires y arrivent au moyen de la démonstration suivante:

100 tonnes de marchandises doivent parcourir l'extension des deux lignes et produire:

		Francs
Sur la ligne portugaise	100^{k}×40^{c}× 82^{k}=	3:280
Sur la ligne transvaalienne	100^{k}×16^{c}×500^{k}=	8:000
Recette perçue		11:280

Partage kilométrique:

	Francs
Pour la ligne portugaise	1:589,30
Pour la ligne transvaalienne	9:690,70

Ce qui correspond à 19,4 centimes par tonne et par kilomètre, quant à la ligne portugaise, tandis que le minimum du tarif était de 20 centimes!

Nous ne savons pas qui les adversaires prétendent tromper avec leurs calculs, s'ils ne sont pas eux-mêmes les trompés. Croient-ils par hasard que le tribunal, une fois appelé à apprécier cette question délicate des tarifs, n'examinera pas les conditions de l'accord qui a été proposé, et ne sera-t-il pas porté à s'enquérir des vrais motifs par lesquels l'accord a été repoussé?

Croient-ils par hasard qu'une question de cette nature peut être traitée, devant un tribunal grave et illustré, sur le même ton et par le même système qu'ils ont tenu et

ram no tocante á execução das clausulas da concessão?

O artigo 10.º do projecto de convenio dizia o seguinte:

«Artigo 10.º Se não se adoptar por commum accordo outro systema, as tarifas directas para mercadorias serão estabelecidas sommando-se os fretes parciaes que cada companhia percebe nas suas tarifas locaes, estabelecendo-se como regra que a taxa directa nunca será superior a 4 pence nem inferior a 2 pence, por 1:000 kilogrammas por cada kilometro percorrido.»

Como querem os adversarios entender este artigo? Damos-lhes uma de duas interpretações, á escolha. Ou o entendem unicamente como fixação do maximo e do minimo para a tarifa directa, resultado da somma dos fretes parciaes; ou, tambem, como fixação do maximo e do minimo a que podiam chegar e a que podiam descer os fretes parciaes em cada linha. Pois bem: No caso da primeira interpretação, tanto podia descer a tarifa transvaaliana abaixo de 2 pence, como subir a tarifa portugueza acima de 4 pence. No exemplo citado, em que propositadamente, áquem e alem da verdade, se encurta a linha portugueza e se amplia a do Transvaal, a phantasia tanto póde admittir que a empreza transvaaliana fizesse descer a sua tarifa parcial a 16 centimos como que a empreza portugueza fizesse subir a sua a 186 centimos. O maximo de 40 centimos, ou 4 pence, referia-se á somma dos fretes parciaes, e esta somma, na hypothese, não excederia esse maximo.

Se, em vez d'esta interpretação, se seguir a de que os limites se referem tambem aos fretes parciaes, de modo que nenhuma das emprezas podia estabelecer tarifas maiores ou menores, então é bem de ver que, assim como se exemplificou o maximo da tarifa para a linha portugueza, e não mais, do mesmo modo se devêra exemplificar o minimo da tarifa para a linha do Transvaal, e não menos.

dont ils se sont servis touchant l'exécution des clauses de la concession?

L'article 10 du projet de convention disait ce qui suit:

«Art. 10. En cas de non adoption d'un autre système par commun accord, les tarifs directs de marchandises seront établis en additionnant les frets partiels que chaque compagnie perçoit d'après ses tarifs locaux, en établissant comme règle, que la taxe ne sera jamais supérieure à 4 pence, ni inférieure à 2 pence par 1:000 kilogrammes pour chaque kilomètre parcouru.»

Les adversaires, comment veulent-ils comprendre cet article? Nous leur donnons l'une de deux interprétations à choisir. Ou ils le comprennent uniquement comme fixation du maximum et du minimum pour le tarif direct, résultat de la somme des frets partiels, ou aussi comme fixation du maximum et du minimum auxquels pouvaient arriver ou pouvaient descendre les frets partiels de chaque ligne. Eh bien: La première interprétation ayant été admise, le tarif transvaalien pouvait aussi bien descendre au-dessous de 2 pence que le tarif portugais pouvait monter au-dessus de 4 pence. Dans l'exemple cité, dans lequel on raccourcit la ligne portugaise et l'on allonge la ligne du Transvaal intentionnellement en deçà et au delà de la vérité, la fantaisie peut aussi bien admettre que l'entreprise transvaalienne ait fait baisser son tarif partiel à 16 centimes, comme que l'entreprise portugaise ait fait hausser le sien jusqu'à 186 centimes. Le maximum de 40 centimes, ou 4 pence, se rapportait à la somme des frets partiels et cette somme dans l'hypothèse ne dépassait pas ce maximum.

Si au lieu de cette interprétation on veut comprendre que les limites fixés dans l'article susdit se rapportent aussi aux frets partiels, de façon à ce qu'aucune des entreprises ne pourrait établir des tarifs plus élevés ou plus bas, dans ce cas il est clair que l'exemple précité, ayant fixé le maximum du tarif pour la ligne portugaise et pas plus, de la même manière aurait dû fixer le minimum du tarif pour la ligne du Transvaal et pas moins.

Seria sob a impressão de demonstrações d'esta ordem que a empreza se arreceiou do convenio? Seria o receio, com que tambem se argumenta, de que a desigual extensão das linhas e a circumstancia de haver garantia de juro para a do Transvaal collocavam a empreza portugueza em risco de fallencia? Estes dois argumentos, quanto á desigualdade da extensão das duas linhas e quanto á garantia de juro, figuram condignamente a par da demonstração acima referida, porque obedecem ao mesmo criterio e orçam pelo mesmo valor.

As linhas eram desiguaes, é certo; extremamente desiguaes até, não só na extensão, como tambem nas difficuldades e no custo da construcção e da exploração.

Mas que argumento é este, para se rejeitar um convenio em que todas as clausulas eram iguaes e reciprocas, quando a importancia dos capitaes empenhados e o valor absoluto dos interesses ligados ao emprehendimento eram muito mais consideraveis e valiosos da parte do Transvaal do que pelo lado portuguez?

Não estaria n'esta desigualdade de condições rasão mais que sufficiente para se agradecer a intervenção dos dois governos por terem conseguido um accordo tão equitativo e imparcial, como se as duas emprezas fossem de igual importancia e corressem iguaes riscos?

E que dizer do argumento quanto á garantia de juro, quando o convenio fôra proposto pelo lado do Transvaal e merecêra a approvação do governo da republica?!

A rasão da rejeição não foi nada d'isto, nem cousa que com isto se pareça. Foi uma rasão extrinseca e não intrinseca. O que se não queria era convenio, e qualquer que viesse estava de antemão condemnado aos olhos do coronel Mac-Murdo. O convenio era o começo de uma vida normal; era a solução de um antagonismo que durava havia quatro annos; era ponto final nos sonhos dourados de uma especulação, á sombra da qual se ganhou bom dinheiro e se

Serait-ce sous l'impression de démonstrations de cette nature que l'entreprise a évité la réalisation de l'accord? Serait-ce la crainte, avec laquelle on argumente aussi, de ce que l'extension inégale des deux lignes et l'existence d'une garantie d'intérêt pour celle du Transvaal pourraient placer l'entreprise portugaise sous le risque d'une faillite? Ces deux arguments, quant à l'inégalité d'extension des deux lignes et quant à la garantie d'intérêt, figurent dignement à côté de la démonstration ci-dessus, parce qu'ils obéissent au même jugement et représentent à peu près la même valeur.

Certes, les deux lignes étaient inégales; extrêmement inégales même, non seulement sous le point de vue de leur longueur, mais aussi en égard aux difficultés et aux prix de leur construction et de leur exploitation.

Mais quel argument que celui-là, pour rejeter une convention où toutes les clauses étaient égales et réciproques, lorsque l'importance des capitaux engagés et la valeur absolue des intérêts liés à l'entreprise étaient bien plus considérables et précieux, du côté du Transvaal que du côté portugais?

Cette inégalité de conditions ne serait-elle une raison de plus pour remercier les deux gouvernements d'avoir obtenu par leur intervention un accord si équitable et si impartial, comme si les deux entreprises étaient d'une égale importance et couraient des risques pareils?

Et que dire de l'argument sur la garantie d'intérêt, alors que le projet de la convention avait émané du Transvaal et avait mérité l'approbation du gouvernement de la république?!

Les raisons du rejet n'ont pas été celles-là, ni rien qui s'y rapproche; c'était une raison extrinsèque et pas intrinsèque. Ce que l'on ne voulait pas, c'était que l'on se mit d'accord; et, n'importe laquelle, toute convention qui eût été proposée serait par avance condamnée aux yeux du colonel Mac-Murdo. La convention était le commencement d'une vie normale; c'était la solution d'un antagonisme qui durait depuis quatre ans; c'était le point final des rêves

imaginava poder ganhar muito mais. Tudo menos isso. Sonhou-se um *control* que havia de valer mais de um milhão esterlino; e se o convenio se fizesse, se o Transvaal se desembaraçasse d'esta meada, se as colonias inglezas vissem completar-se a linha de Lourenço Marques a Pretoria, com quem havia de tratar o coronel Mac-Murdo? A quem é que se podia impor com o seu famoso *control*?

Este ideal resalta a cada momento na historia da concessão. O milhão esterlino era a base das suas primitivas propostas á deputação, e era só para elle, abatido o encargo da construcção. De offertas posteriores, rejeitadas com sobranceria, faz-se alarde nas reclamações, como prova de outras tantas especulações perdidas!

O proprio convenio seria acceito ás mãos ambas, sob condição de dois milhões esterlinos a pagar pelo Transvaal no caso aliás infallivel de outras ligações ferro-viarias. Então, são já dois milhões esterlinos, e não um, porque, embora o capital comprometido na empreza seja sempre o mesmo, a annuencia e a deliberação sobre o caso não dependem de uma unica vontade!

E tão cegos vão os adversarios na vereda do fallecido concessionario, que ainda é a mesma fabulosa quantia aquella com que pretendem liquidar o desenlace d'esta triste e odiosa especulação. Aqui está o lado revoltante e lastimavel por onde os adversarios nos obrigaram a considerar a questão das tarifas. Injuriam os dois governos, que por tanto tempo os supportaram, e não se lembram do que esta pendencia poderia dar contra elles, quando apreciada e resolvida no campo restricto da moralidade dos actos e da integridade das intenções!

A feição internacional do caminho de ferro era sem duvida a proeminente na questão; mas, com pezar o dizemos, foi por muito tempo a mais desattendida pelo

dorés d'une spéculation, à l'ombre de laquelle on avait gagné bon argent et on croyait pouvoir en gagner beaucoup plus. Tout, moins cela. On a rêvé un *control* qui devait valoir plus d'un million sterling, et si la convention était faite, si le Transvaal s'était débarassé de cet imbroglio, si les colonies anglaises avaient vu l'achèvement de la ligne de Lourenço Marques à Pretoria, avec qui le colonel Mac-Murdo aurait-il à traiter, à qui pouvait-il s'imposer avec son fameux *control*?

Cet idéal ressaute à chaque moment dans l'histoire de la concession. Le million sterling était la base de ses premières propositions à la députation, et c'était seulement pour lui, déduction faite des charges de la construction. Dans ses réclamations les adversaires font étalage d'offres postérieures rejetées avec dédain, comme autant de preuves d'autres spéculations perdues!

Ce projet de convention même aurait été accepté à bras ouverts à la condition que le Transvaal payerait deux millions sterling, au cas, d'ailleurs infaillible, d'autres raccordements par de voies ferrées. Alors ce sont deux millions sterling et pas un seulement, parce que, quoique le capital engagé dans l'entreprise soit toujours le même, l'adhésion et la délibération sur le cas ne dépendent pas d'une seule volonté!

Et les adversaires suivent si aveuglement le chemin du feu concessionnaire, que c'est encore avec la même somme fabuleuse qu'ils prétendent liquider le dénouement de cette triste et odieuse spéculation. Voilà le côté révoltant et lamentable par où les adversaires nous ont obligé d'envisager la question des tarifs. Ils insultent les deux gouvernements qui les ont supportés si longtemps et ils ne se rappelent pas ce que la solution de ce différend pourrait leur imposer de responsabilités, lorsqu'on l'apprécierait et qu'on le résoudrait sur le terrain restreint de la moralité des actes et de l'intégrité des intentions!

Le caractère international de ce chemin de fer était sans doute le point culminant de la question; mais, nous devons le dire avec regret, il a été pendant longtemps

governo portuguez, a ponto de ter arriscado o futuro do emprehendimento.

Mais energia e menos benevolencia para com a empreza teria sido, a nosso ver, mais proveitoso para todos os interesses legitimos, publicos e particulares, que se ligavam com este assumpto. Não foi essa, infelizmente, a orientação que se adoptou desde o principio, e d'ahi resultou que as relações internacionaes foram sempre subordinadas ás relações do governo com a empreza, quando por todos os motivos devêra ser o contrario.

Pasquale Fiore, no seu tratado de direito internacional codificado, diz a pag. 216[1]:

«Le service des intérêts internationaux exige que les voies ferrées mettant en communication un état avec un autre soient considérées comme moyens de faciliter le développement économique et moral des peuples civilisés et, comme telles, réserve faite des droits de la souveraineté territoriale, demeurant sous la garantie du droit international pour tout ce qui concerne leur libre et paisible usage, la régularité et la sécurité de l'exploitation, la facilité et l'économie des transports, et les garanties à fournir aux droits des particuliers.»

Suggerindo em seguida a idéa de um regulamento internacional sobre o assumpto, acrescenta:

«Le règlement ainsi établi entre états sera obligatoire même pour les sociétés privées ayant à leurs frais construit la ligne ou ayant le monopole de son exploitation. Chaque état devra les contraindre à l'observer. Il sera tenu lui-même pour responsable des conséquences civiles pouvant résulter de son inobservation par les sociétés concessionnaires, lorsqu'il n'aura pas pris les mesures propres à en assurer le respect par elles, et n'aura pas employé les moyens nécessaires pour les contraindre à exécuter les obligations qu'il leur impose.»

No caminho de ferro de Lourenço Mar-

[1] Traduzido do italiano por A. Chrétien. Paris, 1890.

le plus négligé par le gouvernement portugais, au point de mettre l'avenir de l'entreprise en danger.

Plus d'énergie et moins de bienveillance envers l'entreprise eût été, à notre avis, plus profitable aux intérêts légitimes, publics et particuliers, qui se rattachent à cette question. Malheureusement ce n'est pas cette route que l'on a suivi dès le début; et il en a résulté que les relations internationales ont toujours été subordonnées aux relations envers l'entreprise, quand tant des motifs indiquaient de faire le contraire.

Pasquale Fiore dans son traité de droit international codifié, dit à la page 216 ce qui suit[1]:

«Le service des intérêts internationaux exige que les voies ferrées mettant en communication un état avec un autre soient considérées comme moyens de faciliter le développement économique et moral des peuples civilisés et, comme telles, réserve faite des droits de la souveraineté territoriale, demeurant sous la garantie du droit international pour tout ce qui concerne leur libre et paisible usage, la régularité et la sécurité de l'exploitation, la facilité et l'économie des transports, et les garanties à fournir aux droits des particuliers.»

En suggérant ensuite l'idée d'un règlement international sur la matière, il ajoute:

«Le règlement ainsi établi entre états sera obligatoire même pour les sociétés privées ayant à leurs frais construit la ligne ou ayant le monopole de son exploitation. Chaque état devra les contraindre à l'observer. Il sera tenu lui-même pour responsable des conséquences civiles pouvant résulter de son inobservation par les sociétés concessionnaires, lorsqu'il n'aura pas pris les mesures propres à en assurer le respect par elles, et n'aura pas employé les moyens nécessaires pour les contraindre à exécuter les obligations qu'il leur impose.»

L'hypothèse prévue par l'illustre profes-

[1] Traduit de l'italien par A. Chrétien. Paris, 1890.

ques dava-se, com todas as suas circumstancias e particularidades, notavelmente accentuadas, a hypothese prevista pelo illustre professor italiano, nos trechos que acabâmos de transcrever: ...*réserve faite des droits de la souveraineté territoriale,* como ahi se diz, era um caminho de ferro inteiramente planeado, estudado, solicitado e concedido para ficar sujeito á acção commum dos dois governos e sob garantia do direito internacional.

Nem os interessados ousam contestal-o. São elles proprios que encarecem a feição internacional da linha ferrea, os compromissos reciprocos anteriormente tomados pelos dois governos, a dependencia absoluta em que a secção portugueza estava, quanto a trafico, do prolongamento no Transvaal. Tanto o disseram e reconheceram em palavras, quanto o contrariaram e se lhe oppozeram de facto e em acção.

O governo portuguez tambem sem duvida assim o reconheceu; mas o procedimento que seguiu não se adaptou sempre ao que aconselhava o bem entendido interesse internacional do caminho de ferro, e é esse o ponto em que póde ser arguido de menos previdente e menos cauteloso quanto a esta concessão.

seur italien dans le passage que nous venons de transcrire peut être appliquée avec toutes ses circonstances et particularités, notablement accentuées, au chemin de fer de Lourenço Marques: ... *réserve faite des droits de la souveraineté territoriale,* comme il y est dit, c'était un chemin de fer entièrement tracé, étudié, sollicité et accordé pour rester soumis à l'action commune des deux gouvernements et sous la garantie du droit international.

Ni les intéressés sauraient le contester. Ce sont eux-mêmes qui font valoir le caractère international de cette ligne ferrée, les engagements réciproques antérieurement pris par les deux gouvernements, la dépendance absolue dans laquelle se trouvait la section portugaise, quant au trafic, du prolongement dans le Transvaal. Ils l'ont tant dit et reconnu en paroles, combien ils l'ont contrarié et s'y sont opposées de fait et à l'œuvre.

Le gouvernement portugais l'aura sans doute reconnu également, mais le procédé qu'il a suivi ne s'est pas toujours adapté à ce que conseillait l'intérêt international bien compris du chemin de fer; et c'est sur ce point qu'on peut l'accuser de moins prévoyant et moins prudent en ce qui concerne cette concession.

CAPITULO III

Conclusão

SUMMARIO

O inventario e avaliação foram actos previstos e ordenados pelo artigo 42.º da concessão.—Com que intuito.—A avaliação não era a base forçada para as licitações em praça.—Do producto d'esta deveriam saír as despezas feitas pelo governo, competindo á companhia o que restasse.—Reconhece-se que as despezas devam ser provadas e possam ser objecto de discussão.—Não assim o inventario que foi competente e legalmente feito.—O valor inventariado é aquillo a que o governo portuguez póde ser obrigado.—E sem vencimento de juros porque o caminho de ferro tem rendido negativamente.—Esta obrigação do governo portuguez é a equivalencia da que lhe corria, e não poude ser cumprida, de pôr o caminho de ferro em praça.—Conjectura-se o que teria sido o resultado da praça em condições normaes.—Esse resultado difficilmente permittiria á companhia receber o valor inventariado.—Se isto se contestar, o governo portuguez deve instar ainda por essa solução, como a mais legal, a mais justa e a mais moral.—As conclusões adversas.—Propositos a que obedecem.—D'onde procedeu a idéa de dois milhões esterlinos.—Porque se não acceita o valor inventariado, nem mesmo o do custo da construcção, como base.—Como pensaram em valorisar a concessão.—A poesia dos calculos e os devaneios dos calculistas.—Desce-se a fazer a critica da avaliação mais desenvolvida.—O que tem sido o trafico effectivo nos annos de 1890 e 1891.—A valorisação da concessão é posta de parte.—Adopta-se a final como base das reclamações o valor das acções e das obrigações da companhia ingleza.—Como e por que meios se chega á cifra dos dois milhões.—O que diria e provaria a companhia portugueza se fosse demandada n'estes termos pela companhia empreiteira.— Duas palavras quanto aos portadores das obrigações.— Conclusão final.

CHAPITRE III

Conclusion

SOMMAIRE

L'inventaire et l'estimation étaient des actes prévus et ordonnés dans l'article 42 de la concession.—Dans quel but ils l'étaient.—L'estimation n'était point une base forcée pour les licitations.—Les dépenses faites par le gouvernement devraient être acquitées du produit des enchères, le surplus échéant à la compagnie.—On reconnait que les dépenses puissent devenir lieu de discussion et de preuve.— Non pas l'inventaire qui a été dûment et légalement fait.—Le gouvernement portugais n'est tenu qu'à la valeur inventoriée, et cela sans intérêts en sus, vu que la recette du chemin de fer a été négative.—Cet engagement du gouvernement portugais revient au même que de mettre le chemin de fer aux enchères, tâche qui n'a pu être menée à bout.—On conjecture sur quel aurait dû être le résultat des enchères en des conditions normales.—Ce résultat devrait bien difficilement permettre à la compagnie de toucher la valeur inventoriée.— Si l'on y met de contestation, le gouvernement portugais aura à insister sur cette solution, comme la plus morale, la plus légale et la plus juste.— Les conclusions des adversaires.— Leurs buts.— D'ou est venue l'idée des deux millions sterling.—Pourquoi l'on n'admet pas, comme base, la valeur inventoriée ou même celle du coût de la construction.—Comment a t'on essayé de faire valable la concession.—La poésie des calculs et les rêveries des calculistes.— On passe à faire la critique de l'évaluation la plus développée.—Quel a été le trafic effectif dans les années 1890-1891.—On met de côté la valeur de la concession.—La valeur des actions et des obligations de la compagnie anglaise est adoptée, à la fin, comme base des réclamations.— Comment et par quels moyens l'on arrive au chiffre des deux millions.—Ce que la compagnie portugaise aurait pu dire et prouver si elle était, dans ces termes, forcée à un litige avec la compagnie anglaise.— Deux mots quant aux porteurs d'obligations.— Conclusion.

CAPITULO III

Conclusão

O governo portuguez recebeu o caminho de ferro no valor de 736:452$079 réis, segundo rigoroso e minucioso inventario a que se procedeu logo em seguida á rescisão da concessão.

Tanto o inventario como a avaliação eram actos expressamente previstos e ordenados pelo artigo 42.º do contrato de 14 de dezembro, com o evidente intuito de resalvar as responsabilidades do governo durante o periodo em que a administração da linha ferrea estivesse provisoriamente a seu cargo.

De facto, tendo de mediar um largo periodo de tempo entre a rescisão e a nova adjudicação, porque a praça tinha de durar seis mezes e antes d'ella deveria correr o tempo necessario para se fazer o inventario, a posse e administração do caminho de ferro durante tão longo periodo importaria uma situação provisoria de difficil liquidação, se não existisse uma rigorosa verificação de todas as obras, materiaes e demais objectos de que o governo tomava posse, com suas medições, valores e competente descripção, de modo a poderem ser comparadas as situações da linha ferrea antes e depois da administração provisoria por parte do governo.

É comtudo certo que o artigo 42.º não excluiu a hypothese dos lanços em praça deixarem de attingir a cifra da avaliação; antes, ao contrario, do seu preceito absoluto se deve concluir que a adjudicação teria de se fazer sempre a quem offerecesse maior lanço, embora abaixo da avaliação.

CHAPITRE III

Conclusion

Le gouvernement portugais reçut le chemin de fer pour la valeur de 736:452$079 réis, suivant le rigoureux et minutieux inventaire qui eut lieu tout à la suite de la résiliation de la concession.

L'inventaire aussi bien que l'estimation du matériel étaient des formalités expressément prévues et ordonnées par l'article 42 du contrat du 14 décembre, dans le but manifeste de sauvegarder la responsabilité du gouvernement pendant la durée de son administration provisoire.

Une longue période devait s'écouler, en effet, entre la résiliation du contrat et la nouvelle adjudication de la ligne, attendu que la durée de la licitation était de six mois et qu'avant elle il y avait lieu de procéder à l'inventaire. La prise de possession et l'administration du chemin de fer pendant un si long espace de temps aboutiraient à une situation provisoire difficile à liquider si elle n'eût été précédée de la vérification exacte de tous les ouvrages, matériaux et autres objets dont le gouvernement prenait possession, ainsi que de leurs quantités et dimensions et de leur valeur, de façon à pouvoir comparer les différentes situations de la ligne avant et après l'administration provisoire par l'état.

Il est certain, toutefois, que l'article 42 n'excluait pas l'hypothèse où les enchères n'atteindraient pas le chiffre de l'évaluation. Il prescrivait, au contraire, d'une façon absolue l'adjudication au plus offrant, quand même le prix de la soumission serait inférieur à celui de l'évaluation.

É tambem certo que, nos termos do mesmo artigo, todas as despezas que o governo fizesse tinham de ser deduzidas do preço da adjudicação, de modo que a empreza concessionaria só teria a receber o producto liquido restante, o qual bem podia ser inferior á cifra da avaliação constante do inventario.

Bastava, porém, a disposição final do artigo citado, em quanto determina que na falta de arrematante as obras e todo o material serão adjudicados ao estado sem indemnisação alguma, para se dever ter como certo que a avaliação feita por occasião do inventario não é a base forçada das licitações, nem dá direitos á empreza para contrapôr a cifra d'essa avaliação, como credito proprio, ao credito do governo pelas despezas feitas. Estas serão sempre deduzidas, qualquer que seja o producto da venda em praça, e a empreza receberá o que restar, quer seja menos ou mais do que a avaliação.

Não desconhecemos, todavia, que as despezas feitas pelo governo durante o periodo da sua administração provisoria possam ser objecto de contestação por parte da empreza e careçam de ser comprovadas e até verificadas por exames directos e vistorias, quando a prova documental não baste. Em tal caso, a comparação do estado anterior do caminho de ferro com o que fôr ao tempo da nova verificação é um meio de prova que toma como ponto de partida o proprio estado anterior do caminho de ferro, tal qual foi descripto, relacionado e avaliado no inventario.

Se o proprio inventario poderá tambem ser objecto de contestação ulterior, sob pretexto de que não represente o verdadeiro estado das obras e de todo o material ao tempo em que foi feito, é questão sobre a qual toda a impugnação que actualmente se fizesse deveria ser qualificada de — juridicamente impertinente.

O artigo 42.° não fixou formalidades es-

Il est également exact qu'aux termes de ce même article toutes les dépenses effectuées par le gouvernement devaient être déduites du prix de l'adjudication, de manière que l'entreprise concessionnaire n'eût à percevoir que le produit net, ou reliquat, lequel pouvait fort bien être inférieur au chiffre de l'évaluation accusé par l'inventaire.

La disposition finale de l'article précité établit qu'à défaut d'adjudicataire les travaux et tout le matériel seront adjugés à l'état, qui ne sera tenu à aucune indemnité. Il n'en faut donc pas davantage pour reconnaître que l'estimation faite lors de l'inventaire n'est pas la base forcée des licitations, ni ne donne droit à l'entreprise pour opposer le chiffre de cette évaluation, comme crédit propre, au crédit du gouvernement résultant des dépenses par lui effectuées. Ces dernières doivent toujours être déduites, quel que soit le produit de la vente aux enchères, et l'entreprise n'a à son compte que la différence, soit en plus soit en moins du montant de l'évaluation.

Nous reconnaissons, cependant, que les dépenses faites par le gouvernement pendant la période de son administration provisoire puissent donner lieu à des contestations de la part de l'entreprise, et demandent d'être prouvées, ou même d'être vérifiées au moyen d'examens directs ou sur place, toutes les fois que la preuve par documents soit insuffisante. En pareil cas la comparaison de l'état antérieur de la ligne avec celui où elle se trouve lors de la nouvelle vérification est un moyen de contrôle qui prend comme point de départ la situation précédente du chemin de fer, telle qu'elle a été décrite et estimée dans l'inventaire.

Si l'inventaire lui même peut également devenir l'objet de contestation ultérieure, sous prétexte qu'il ne représente pas le véritable état des travaux et de tout le matériel à l'époque où il a été fait, c'est là une question au sujet de laquelle toute argumentation contraire, qu'on voudrait produire actuellement, devrait être qualifiée comme juridiquement impertinente.

L'article 42 n'a pas fixé de formalités

peciaes para o inventario e avaliação, limitando-se a dizer que o acto seria competentemente feito. O decreto de 25 de junho de 1889 dispoz, porém, que o inventario seria feito sob presidencia da auctoridade administrativa, com assistencia do representante ou representantes da companhia, ou á sua revelia senão obedecessem á intimação que para esse fim lhes fosse feita.

O representante da companhia não só recusou intervir no acto, mas até pretendeu oppor-se-lhe, levantando todos os embaraços e empregando a resistencia effectiva de que démos conta no logar competente e de que superabundam documentos comprovativos. Em taes circumstancias, segundo o direito commum e segundo a citada disposição do decreto de 25 de junho, o acto tinha de correr á revelia da companhia, sem que esta ficasse com bom direito para o impugnar pela sua falta de comparencia ou representação, visto que a si mesma, ou a quem legalmente a representava na administração do caminho de ferro, deve imputar as consequencias d'essa falta.

Repetimos, portanto, que em rigor o inventario que se fez e a avaliação a que então se procedeu são actos officiaes acima de excepção para que possam ser impugnados, e estão traduzidos em documento authentico, que deve fazer prova plena perante o venerando tribunal. Quando o fossem, porém, quando hoje se quizesse contestar a regularidade de taes actos ou a sua completa e absoluta exacção quanto ao que se descreveu e avaliou, é certamente á parte contraria que compete provar o erro, omissão ou defeito do acto impugnado, não bastando allegações vagas e não comprovadas.

Esse documento representa, portanto, a prova real e effectiva do que o governo portuguez recebeu no acto de tomar conta da administração provisoria da linha ferrea, e do que eram os valores da companhia

spéciales pour l'inventaire et l'évaluation; il s'est borné à déclarer que l'acte serait compétemment exécuté. Le décret du 25 juin 1889 stipulait toutefois que l'inventaire aurait lieu en présence du représentant ou des représentants de l'entreprise, ou bien par défaut, s'ils n'obéissaient pas à l'invitation qui leur serait faite de ce chef.

Le représentant de la compagnie non-seulement refusa d'intervenir dans l'acte de l'inventaire, mais il tâcha encore de s'opposer à sa réalisation, en soulevant toutes sortes d'obstacles et en employant les moyens de résistance dont nous avons opportunément parlé et dont la preuve est fournie par bon nombre de documents. En ces circonstances, d'après les règles du droit commun et les dispositions du décret du 25 juin, l'inventaire devait se réaliser *par défaut* des représentants de la compagnie, sans que cette dernière fût en droit d'attaquer l'acte pour absence de comparution de ses mandataires, puisque cette absence et les conséquences qui en découlèrent ne pouvaient être imputables qu'à la compagnie ou à ceux qui la représentaient.

Nous le répétons donc: l'inventaire réalisé et l'évaluation à laquelle il fut procédé sont des actes officiels hors d'exception et de conteste, qui se trouvent traduits en un document authentique faisant preuve pleine et entière devant le respectable tribunal. Mais quand même ces actes pourraient être attaqués, en admettant qu'on prétendît aujourd'hui contester leur régularité et leur exactitude complète et absolue relativement à ce qui a été décrit et évalué, c'est certainement à la partie contraire qu'il incombe d'en démontrer l'erreur, les omissions ou les défauts, toute allegation dans ce sens vague et sans fondement étant absolument insuffisante et inacceptable.

Le document d'inventaire représente donc la preuve réelle et effective de tout ce que le gouvernement portugais reçut au moment de la prise de possession de l'administration provisoire du chemin de fer, et

concessionaria empregados na mesma linha ao dito tempo.

A entrega pura e simples d'esses valores, na importancia total constante do inventario, é, segundo entendemos, a indemnisação a que o governo portuguez póde ser obrigado para com a companhia ex-concessionaria, desde que por um lado os dois governos auctores no pleito recebem essa indemnisação para a dar a quem de direito sob suas responsabilidades, e que, por outro lado, está entendido traduzir-se em indemnisação pecuniaria a solução d'esta pendencia.

Não reconhecemos direito algum a juros sobre esse capital desde a data em que o governo portuguez tomou posse da linha ferrea, como entendemos tambem que o governo portuguez não teria direito a creditar-se por juros sobre a importancia de todas as suas despezas, no caso de que houvesse nova adjudicação em praça publica. Pedir juros equivale a pedir rendimento do capital, e é sobejamente sabido que a exploração da linha ferrea, em vez de rendimento liquido, tem apresentado um *deficit* consideravel.

A indemnisação que o governo portuguez reconheceu dever para os effeitos do compromisso arbitral não póde significar mais, como já demonstrámos a proposito da definição do litigio, do que uma equivalencia da obrigação que tinha de pôr o caminho de ferro em praça publica para ser adjudicado a quem maior lanço offerecesse.

Essa obrigação não poude ser cumprida em consequencia das reclamações que deram origem ao presente litigio, visto que nem o governo portuguez podia assumir a responsabilidade de fazer uma nova adjudicação de propriedade em litigio e sob administração provisoria, nem a praça publica podia dar resultado estando pendentes as reclamações contra os actos do governo.

de ce qu'étaient les valeurs de la compagnie concessionnaire employées sur la ligne à cette époque.

La livraison pure et simple de ces valeurs, suivant le chiffre total de l'inventaire, est, à notre avis, l'indemnité que le gouvernement peut être obligé de servir à la compagnie ex-concessionnaire, du moment que, d'un côté, les deux gouvernements demandeurs reçoivent cette indémnité pour la remettre à qui de droit sous leurs responsabilités et que, d'un autre côté, il a été convenu de convertir en une indemnité pécuniaire la solution du présent litige.

Nous ne saurions reconnaître le moindre droit à servir des intérêts sur ce capital à partir de la date où le gouvernement portugais a dû prendre possession de la ligne, de même que nous n'admettrions pas à celui-ci le droit de se créditer du montant des intérêts advenant de ses dépenses, au cas où il y aurait eu une nouvelle adjudication publique. Exiger le paiement des intérêts équivaut à réclamer le revenu du capital; or, il n'est que trop prouvé que l'exploitation du chemin de fer de Lourenço Marques, au lieu de produire un bénéfice net, a toujours présenté un *déficit* considérable.

L'indemnité que le gouvernement portugais a reconnu devoir satisfaire, pour les effets du compromis arbitral, ne saurait signifier, ainsi que nous l'avons déjà démontré à propos de la définition du litige, que l'obligation pour le même gouvernement de mettre le chemin de fer en adjudication pour l'octroyer au soumissionnaire qui offrirait le prix le plus avantageux.

Cet engagement ne pût être tenu par suite des réclamations qui engendrèrent le différend qui nous occupe, attendu que ni le gouvernement ne pouvait assumer la responsabilité de faire la nouvelle adjudication d'une propriété en litige et sous le coup d'une administration provisoire, ni la mise en adjudication n'eût produit de résultat satisfaisant, étant donné les réclamations pendantes contre les actes du gouvernement.

A venda em praça publica teria sido, todavia, o meio legal e mais curial de apurar a legitima indemnisação a que a empreza ex-concessionaria tinha direito, bem como de reembolsar o governo portuguez das despezas feitas durante o tempo da sua administração.

Se a execução do decreto de 25 de junho de 1889 tivesse seguido o seu curso normal, a praça publica poderia ter sido aberta no mez de outubro de 1889, logo em seguida á conclusão do inventario, e a nova adjudicação poderia ter tido logar depois de março de 1890.

Determinar o maior lanço que o caminho de ferro poderia obter n'aquella occasião, é assumpto para meras conjecturas, que tanto podem peccar por exagero de apreciação como por excessiva depreciação.

Ha, todavia, elementos praticos para uma apreciação approximada, que são os resultantes da propria administração por parte do governo, segundo as contas das despezas e receitas relativas a essa administração.

Como dissemos já no final do capitulo XI da parte segunda, o governo portuguez até fins de 1891 tinha despendido cerca de 1:796 contos de réis (£ 399:111) e recebido cerca de 217 (£ 48:222). O *deficit* da exploração, no fim dos cinco semestres, regulava por cerca de 133 contos de réis (£ 29:555), alem do mais que se não metteu em conta, como notámos no logar citado.

Em numeros redondos e por classes de serviços, a despeza total, até ao fim do primeiro semestre de 1890, estava no seguinte:

	Contos de réis
Exploração	128
Conservação	47
Reparações de reconstrucção	351
Nova construcção	528
Total	1:054

No mesmo periodo, as receitas da exploração tinham importado em 46 contos de réis, achando-se por consequencia o gover-

La vente aux enchères eût été toutefois le moyen le plus légal et le plus naturel de définir l'indemnité juste et équitable à laquelle l'entreprise ex-concessionnaire avait droit, et de dédommager le gouvernement portugais de toutes les dépenses effectuées pendant la durée de son administration.

Si l'exécution du décret du 25 juin 1889 avait suivit son cours normal, la mise aux enchères eût pu se réaliser au mois d'octobre 1889, tout de suite après la conclusion de l'inventaire, et la nouvelle adjudication pouvait avoir lieu après le mois de mars 1890.

Déterminer la plus forte enchère que le chemin de fer pouvait obtenir à cette occasion est une question sur laquelle on ne peut faire que de simples conjectures, aussi susceptibles à exagérer l'appréciation en plus qu'en moins de la valeur.

Il y a toutefois des éléments pratiques permettant de l'apprécier d'une façon approchée; ce sont les résultats de la propre administration par le gouvernement d'après les comptes de dépenses et de recettes relatifs à cette administration.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, en terminant le chapitre XI de la partie II de ce mémoire, le gouvernement portugais jusqu'à la fin de 1891 avait déboursé environ 1:796 *contos* de réis (£ 399:111) et reçu à peu-près 217 (£ 48:222). Le *déficit* de l'exploitation à l'expiration des cinq semestres s'élevait à 133 *contos* de réis (£ 29:555), hors ce qu'on n'a mis pas en compte, ainsi qu'il a été dit au chapître precité.

En chiffres ronds et par services, la dépense totale se traduisait comme suit, à la fin du premier semestre de 1890:

	Contos de réis
Exploitation	128
Entretien	47
Travaux de reconstruction	351
Constructions nouvelles	528
Total	1:054

Pendant la même période les recettes de l'exploitation s'étaient élevées à 46 *contos* de réis, le gouvernement portugais ayant

no no desembolso effectivo de 1:008 contos de réis.

O caminho de ferro figurava, portanto, no activo da conta do governo, ao tempo em que proximamente poderia ter tido logar a nova adjudicação, como representando o valor de 1:744 contos de réis, sendo 736 valor recebido pelo inventario e 1:008 valor dos desembolsos a descoberto.

Para que a companhia ex-concessionaria pudesse receber do producto liquido da arrematação o valor do inventario, seria por consequencia necessario que o preço da mesma arrematação chegasse aos ditos 1:744 contos de réis. Ora, ha fortes rasões para suppor que os lanços em praça difficilmente chegariam a maior quantia, se é que tanto attingissem.

De facto, aquelle preço corresponderia a arrematar por £ 387:555 um caminho de ferro cuja construcção tinha sido originariamente orçada em £ 280:000. Era arrematar na rasão de £ 7:003 por milha ingleza, quasi tanto como a media do custo dos caminhos de ferro do Cabo, quando é sabido que n'estes caminhos de ferro as condições da construcção foram muito mais difficeis do que as da linha portugueza.

E a verdade é que quem arrematasse por aquelle preço estaria ao cabo de mais tres semestres, fins de 1891, com o capital de primeiro estabelecimento elevado a mais de 2:200 contos de réis, attentas as despezas que o governo portuguez tem feito posteriormente, as quaes o arrematante tambem não poderia deixar de fazer, e attento o *deficit* que a exploração continuou dando nos tres referidos semestres.

O governo despendeu nos tres semestres cerca de 740:000$000 réis e cobrou de receita do caminho de ferro 170:000$000 réis, ficando portanto a descoberto a despeza de 540:000$000 réis. É o que teria succedido ao arrematante, o qual assim se encontraria no desembolso de um capital cuja remuneração, a 5 por cento, exigiria um rendimento kilometrico liquido de réis 1:200$000, quando a verdade é que a re-

donc réellement déboursé 1:008 *contos* de réis.

A peu près à l'époque où l'on aurait pu réaliser une nouvelle adjudication, le chemin de fer figurait par conséquent à l'actif du compte du gouvernement, pour une somme de 1:744 *contos* de réis, dont 736, valeur portée sur l'inventaire; et 1:008, montant des débours à découvert.

Pour que la compagnie ex-concessionnaire pût recevoir sur le produit net de l'adjudication la valeur de l'inventaire, il fallait donc que le prix de cette adjudication atteignit les 1:744 *contos* de réis. Or, il y a tout lieu de croire que les enchères n'auraient pas dépassé cette somme, qu'elles ne l'auraient même pas probablement atteinte.

Un pareil prix, en effet, revenait à prendre pour £ 387:555 une ligne dont la construction avait été primitivement estimée à £ 280:000. C'était contracter le chemin de fer à raison de £ 7:003 par mille anglais, prix presqu'aussi élevé que le coût moyen des chemins de fer du Cap, alors que personne n'ignore que dans ces derniers les conditions de construction avaient été beaucoup plus difficiles que celles de la ligne portugaise.

La vérité est que celui qui eût pris la ligne à un semblable prix aurait vu au bout de trois semestres, c'est-à-dire fin de 1891, son capital de premier établissement porté à plus de 2:200 *contos* de réis, si on tient compte des dépenses que le gouvernement portugais eut encore à faire ultérieurement et que l'adjudicataire aussi n'aurait pu éviter, et si l'on considère que l'exploitation a continué à produire un *déficit* dans les trois semestres précités.

Le gouvernement portugais a dépensé, pendant ces dix-huit mois, la somme approximative de 740 *contos* de réis; il en a perçu en recettes 170; il est donc resté à découvert de 540 *contos*. C'est là le sort qui attendait l'adjudicataire, lequel se serait ainsi trouvé avec le débours d'un capital dont la rémunération à 5 pour cent eût exigé un revenu net kilométrique de 1:200$000 réis, alors que la recette *brute* kilométrique

ceita kilometrica *bruta* do segundo semestre de 1891 não passou de 765$611 réis!

É, portanto, a propria experiencia que nos está demonstrando a pouca probabilidade de que o caminho de ferro, posto em praça no periodo normal em que o teria sido se não fôra a reclamação dos adversarios, obtivesse o lanço necessario para deixar salvo á companhia o valor inventariado.

É isto o que demonstra a experiencia e o que de facto vem a succeder ao governo portuguez desde que fique sendo o proprietario definitivo do caminho de ferro.

Se os adversarios o contestarem, a nossa opinião seria que o governo portuguez instasse ainda hoje pela outra solução, como a mais legal e aquella que mais justamente viria pôr termo ao pleito. O caminho de ferro que seja posto em praça e adjudicado a quem maior lanço offereça. O governo pagar-se-ha das suas despezas, mediante a conta da sua administração, e o resto do producto da arrematação será entregue a quem de direito, segundo a sentença arbitral.

Não seria isto a legitima compensação de todos as interesses, ao mesmo tempo que correspondia ás aspirações de quem tanto se cansa em encarecer os lucros fabulosos da futura exploração d'este caminho de ferro?

Quanto a nós, repetimos, seria a solução mais legal, porque era a do contrato da concessão e a do decreto da rescisão, a solução mais justa, porque cada um receberia o que lhe era devido, e tambem a mais moral, porque de nenhum dos lados se poderia argumentar mais com a especulação ou com a má fé da parte contraria.

Já se não poderia dizer, como os adversarios ainda têem a coragem de dizer, que o governo portuguez o que pretendeu foi confiscar o caminho de ferro e ficar com elle de graça; que os seus conluios com o Transvaal vão ter o desenlace de se lhe entregar o caminho de ferro; e tanta cousa

dans le second semestre de 1891 n'a pas excédé 765$611 réis!

L'expérience même nous démontre donc combien il était improbable que le chemin de fer, si la réclamation des adversaires n'avait empêché de le mettre aux enchères à l'époque normale, eût obtenu un prix assez élevé pour couvrir la compagnie de la valeur accusée par l'inventaire.

C'est là, disons-nous, ce que l'expérience démontre, et c'est en effet ce qui arrivera au gouvernement portugais s'il devient définitivement le propriétaire du chemin de fer.

Si les adversaires contestent cette assertion, le gouvernement portugais, à notre avis, devrait actuellement encore insister sur l'autre solution, comme étant la plus légale et celle qui avec justice viendrait mettre un terme au différend. Que le chemin de fer soit mis au enchères et adjugé au plus offrant. Le gouvernement portugais rentrera dans ses frais, en produisant les comptes de son administration, et le reliquat du produit de l'adjudication sera remis à qui de droit, suivant le verdict du tribunal arbitral.

Ne serait-ce pas là la compensation légitime et naturelle de tous les intérêts en jeu, la solution répondant aux aspirations de ceux qui font miroiter et publient partout les bénéfices fabuleux de la future exploitation de ce chemin de fer?

Quant à nous, nous le répétons, ce serait là le moyen le plus légal de résoudre la question, parce que c'est celui fixé par le contrat de concession et par le decret de résiliation; ce serait la solution la plus équitable, puisque chacun recevrait ce que lui est dû, et, en même temps, la plus morale, parcequ'aucune des parties ne pourrait plus argumenter contre la spéculation ou la mauvaise foi de l'adversaire.

On ne pourrait plus dire, comme la partie adverse ose encore le déclarer aujourd'hui, que le gouvernement portugais a voulu uniquement confisquer le chemin de fer et le garder gratis; que ses menées avec le Transvaal aboutiront à la livraison de la ligne à ce pays; et tant de choses encore

mais que adrede se insinua para envenenar a questão, aqui e ali nas allegações adversas, sem nexo nem criterio e com manifesta má fé.

Por outro lado tambem se acalmaria o sentimento de indignação que deve causar a todo o espirito imparcial o teor e o sentido das reclamações adversas, cujas conclusões vemos com espanto reproduzidas perante o venerando tribunal.

Vamos extractar essas conclusões, mais para as deixar registadas n'esta memoria do que para as refutar. Entendemos que ellas dão a medida da seriedade com que toda esta questão tem sido tratada por parte dos chamados *ayants droit* inglezes e americanos, e que o seu simples enunciado é bastante para pôr em evidencia a odiosa especulação de que se pretende tornar victima o governo portuguez.

Os adversarios pretenderam, em tempo, impor ao Transvaal, como condição para um accordo de tarifas, uma multa de £ 2.000:000, para o caso em que aquelle paiz admittisse no seu territorio outra ligação ferro-viaria que não fosse a do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Segundo parece, era forçoso chegar agora aos 2 milhões esterlinos, senão por outro motivo, ao menos por coherencia!

É bem de presumir que nos conciliabulos entre os directores da companhia ingleza e os representantes do sr. Mac-Murdo, para se assentarem as bases do pedido a fazer perante o tribunal, tenha sido do lado americano que se insistiu pelos 2 milhões, não só porque de lá partira tambem a idéa da famosa multa, mas ainda porque para certa ordem de especulações e de especuladores a audacia e o arrojo crescem na rasão inversa do direito que lhes assiste.

Certamente que elles discutiram entre si qual devesse ser a base sobre que haviam de levantar o castello dos 2 milhões. O valor do caminho de ferro ao tempo da rescisão, o custo da sua construcção, a valorisação dos terrenos e das minas, os futuros da

qu'on insinue à dessein, pour envenimer la question, sans le moindre bon sens, sans critérium et avec une mauvaise foi manifeste.

Cette solution aurait encore l'avantage de calmer les sentiments d'indignation que doit soulever en tout esprit impartial la teneur et le sens des réclamations adverses, dont les conclusions, à notre grand étonnement, viennent d'être reproduites devant le respectable tribunal.

Nous allons faire un extrait de ces conclusions, moins pour les réfuter que pour les laisser consignées dans ce mémoire. Il nous semble qu'elles offrent la mesure de la gravité dont les soi-disant ayants droit anglais et américains ont traité cette question. Il suffit de son énoncé pour mettre au jour l'odieuse spéculation dont on prétend rendre victime le gouvernement portugais.

Dans le temps, les adversaires avaient tâché d'imposer ao Transvaal une amende de £ 2.000:000 comme condition pour une entente sur les tarifs, ça dans les cas ou ce pays consentît dans son territoire d'autres raccordements de voies ferrées que celui de Lourenço Marques.

A ce qu'il semble, force était d'atteindre les £ 2.000:000, ne fût-ce que par cohérence, faute d'autre motif!

Il est bien à supposer que, dans les conciliabules entre les directeurs de la compagnie anglaise et les représentants de mr. Mac-Murdo pour l'entente de la réclamation à faire devant le tribunal, ce soit du côté américain que l'on eût insisté sur les £ 2.000:000, et non-seulement parce que c'était de ce même côté que la fameuse idée de l'amende était partie, mais aussi parce que pour une certaine espèce de spéculations et de spéculateurs l'excès et l'audace augmentent dans la raison inverse du droit qui les favorise.

Ils ont dû certainement débâttre entre eux sur quelle base il leur fallait construire le château des 2 millions. La valeur du chemin de fer au temps de la rescision, les frais de sa construction, la valeur des terrains et celui des mines, l'avenir de l'ex-

exploração do caminho de ferro, tudo isso terá sido discutido, mas nada d'isso lhes conveiu para base da reclamação.

Valor do caminho de ferro ao tempo da rescisão?... o valor de que o governo tomou posse e que representa a jactura alheia com que o dizem locupletado?!

Nem falar em tal, que elles bem sabiam o que lá existia e o inventario era documento vivo para o provar!

Com o mesmo desdem, naturalmente, olharam para o custo da construcção como base do calculo. Quando muito, isso levaria ás £ 316:480 accusadas no balanço de 31 de agosto de 1888[1], sob a epigraphe: «*Desembolsos, etc., em conta da construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal*», o que estava muito longe da conclusão a que se queria chegar. Alem de que, levar a questão para esse campo era summamente perigoso e contingente, porque no supracitado balanço annotára-se aquella epigraphe com a declaração de que a companhia ingleza tinha recebido da companhia portugueza, a titulo de pagamento d'aquella despeza, £ 425:000 de obrigações da mesma companhia portugueza. Comprehende-se bem o embaraço que isto lhes devesse causar, porque era a confissão antecipada da unica qualidade em que podem figurar n'este pleito e do unico fundamento com que os dois governos intervieram a seu favor.

Assentou-se, portanto, em não dizer uma palavra a proposito de despezas de construcção, nem de contas com a companhia portugueza ou a proposito da execução do contrato feito entre as duas companhias, unico titulo em que se poderia basear qualquer reclamação da companhia ingleza.

O lemma foi:

Guardar-se absoluto e prudente silencio a este respeito como ácerca de tudo o mais que se refira á situação das duas companhias, ás suas relações reciprocas, e á prova e demonstração de quaes são os capitaes

[1] Serie S, n.º 8.

ploitation de la voie, tout cela aurait été discuté, il se peut bien, mais mis à l'écart comme base de réclamation.

Valeur du chemin de fer, la valeur dont le gouvernement a pris possession?... ou bien celle dont on le dit le détenteur au préjudice d'autrui?!

Il ne fallait pas même y penser, puisqu'ils savaient fort bien tout ce qui existait là, sans compter que l'inventaire était un document bien à même de le prouver au vif.

Ils ont de même regardé, avec un égal dédain, les frais de construction pour la base du calcul. A tout prendre, ça aboutirait aux £ 316:480 accusées dans la balance de 31 août 1888[1], sous l'épigraphe *Deboursés etc., à compte de la construction du chemin de fer de Lourenço Marques au Transvaal,* et ce chiffre était encore bien loin de celui où l'on voulait arriver. Placer la question sur ce point était, d'ailleurs, par trop dangereux et précaire, vu que dans la balance l'épigraphe est annotée avec la déclaration que la compagnie anglaise avait reçu de la portugaise, comme acquittement de frais, £ 425:000 en obligations de cette dernière. On peut bien juger l'embarras que ça devrait leur causer. C'était, par avance, l'aveu de la seule qualité qui leur permît de figurer dans ce procès et aussi de la seule raison qui eût pu expliquer l'intervention des deux gouvernements.

On a donc jugé à propos de ne rien dire sur les frais de la construction, de garder tout aussi le même silence sur les comptes avec la compagnie portugaise et encore sur l'exécution du contrat entre les deux compagnies, seul titre dans lequel une réclamation de la compagnie anglaise aurait pu se fonder.

Et, de là, ils se sont fait leur plan:

Un silence aussi prudent qu'absolu sur ce point et sur tout ce qui pourra toucher à la situation des deux compagnies, à leurs rélations réciproques et à la preuve ou démonstration de ceux des capitaux qui sont

[1] Série S, nº 8.

verdadeiramente compromettidos no caminho de ferro de Lourenço Marques.

Para os seus fins e intuitos, o que convinha era uma base sobre a qual os calculos corressem á vontade, mais ao sabor das conveniencias e sem risco de se tropeçar a cada momento no encalhe das provas. A valorisação dos terrenos e das minas, o futuro do porto de Lourenço Marques, o desenvolvimento do Transvaal, e com tudo isto o crescente progresso do trafico pelo caminho de ferro, eram outros tantos pontos de vista a respeito dos quaes a phantasia poderia desenhar os mais doirados horisontes.

Os elementos de prova que a este respeito elles se deram ao trabalho de colligir, é assumpto tão curioso que, sem embargo de não ser ainda esta a base adoptada para as reclamações adversas, não devemos passal-o em silencio.

Ao que parece, dirigiu-se um questionario a diversos individuos, consultando-os a modo de oraculo sobre o futuro que estava reservado á concessão de 14 de dezembro. Houve gente que se prestou a representar esse papel e que o desempenhou, não diremos só, a toda a altura da incumbencia, mas tambem, alem da espectativa de quem o incumbira!

Estampâmos aqui em quadro os resultados geraes d'essas apreciações no tocante ao caminho de ferro.

	Trafico — Toneladas	Rendimento bruto — £	Despeza de exploração — Taxa %	Despeza de exploração — £	Rendimento liquido — £	Valor a 5 % — £
Geo. S. Wolf....	350:000	291:000	55	151:250	139:750	2.795:000
J. Butler.....	250:000	254:250	50	127:125	127:125	2.542:500
G. Pauling.....	220:000	200:000	40	80:000	120:000	2.400:000
A. F. Wileman..	325:745	369:880	52	192:337	177:543	3.550:860
W. W. Wheeler	—	—	—	—	—	2.500:000

Que bases e que estatisticas puderam conduzir a taes resultados?!

O unico que desenvolveu de algum modo o seu calculo foi o sr. Wileman, que chegou ao trafico annual de 325:745 toneladas, sendo 86:500 de exportações e 239:245 de importações!

vraiment compromis dans le chemin de fer de Lourenço Marques.

Ce qui conviendrait le mieux, pour leur but et leurs desseins, c'était de chercher une base sur laquelle les calculs dussent courir sans gêne, au gré de leurs intérêts et sans le risque d'échouer à tout moment dans l'écueil des preuves. La valeur des terrains et des mines, l'avenir du port de Lourenço Marques, le progrès du Transvaal, et, par dessus tout celà, le développement du trafic par le chemin de fer, voilà autant d'horizons ou l'imagination pourrait rabattre les couleurs les plus vives.

Rien de plus curieux que les preuves qu'ils se sont donnés la peine de classer pour le but à attendre; et, bien que ce ne soit pas encore la base adoptée pour les réclamations, nous ne nous permettons nullement de les passer sous silence.

Selon les apparences, un questionnaire a été adressé à quelques individus, en les consultant à l'instar d'oracles, quant à l'avenir reservé à la concession du 14 décembre. Et il y a eu quelques-uns qui se sont prêtés à jouer le rôle et s'en sont acquittés, nous ne dirons pas à la hauteur de la charge, mais bien au delà de l'expectative de celui dont ils avaient reçu la commission!

Nous consignons ici, à dessein, les résultats généraux de ces appréciations en ce qui touche le chemin de fer:

	Trafic — Tonneaux	Revenu brut — £	Frais d'exploitation — Taxe %	Frais d'exploitation — £	Revenu net — £	Valeur a 5 % — £
Geo. S. Wolf....	350:000	291:000	55	151:250	139:750	2.795:000
J. Butler.....	250:000	254:250	50	127:125	127:125	2.542:500
G. Pauling.....	220:000	200:000	40	80:000	120:000	2.400:000
A. F. Wileman..	325:745	369:880	52	192:337	177:543	3.550:860
W. W. Wheeler	—	—	—	—	—	2.500:000

Quelles bases et quelles données ont pu aboutir à un résultat pareil?!

Mr. Wileman est le seul qui, dans son calcul, ait en quelque sorte presenté des développements, pour atteindre le trafic annuel de 325:745 tonnes, soit 86.500 exportation et 239:245 importation.

O processo adoptado para se chegar a resultados tão precisos é tudo quanto ha de mais extravagante!

Quanto ás exportações, foi buscar como base o trafico de um caminho de ferro no interior do Transvaal, entre Krugersdorp e Boksburg. Como base, não dizemos bem: o sr. Wileman pegou d'esse trafico, interno e local, e carregou-o á conta do caminho de ferro de Lourenço Marques.

O calculo relativo ás importações é ainda, se é possivel, mais extraordinario.

Para calcular o trafico ascendente d'este caminho de ferro (é o que corresponde á importação), o consultor não encontrou nada de mais apropriado do que ir comparar o movimento total, ascendente e descendente, dos cerca de 3:000 kilometros de caminhos de ferro do Cabo e do Natal, nos annos de 1888 e 1889, e lançar o augmento d'este ultimo anno, com mais 20 por cento, á conta do caminho de ferro de Lourenço Marques. Assim:

	Toneladas
Trafico dos caminhos de ferro do Cabo e do Natal em 1888....	609:487
Trafico dos caminhos de ferro do Cabo e do Natal em 1889....	808:775
Augmento em 1889.....	199:388
Acrescentando-lhe 20 por cento..	39:857
Devem as importações por Lourenço Marques ser de.....	239:245[1]

[1] Não são só de notar os absurdos do calculo, senão que tambem as intenções. O movimento d'estes caminhos de ferro tem subido sempre como é natural; mas em nenhum anno tanto como em 1889. Temos presentes os relatorios do Cabo, desde 1887 a 1890, e d'elles se vê: que o augmento de 1888 sobre 1887 foi de 55:000 toneladas, ou 15 por cento; o de 1889 sobre 1888, de 126:000 toneladas, ou 30 por cento; e o de 1890 sobre 1889, de 79:000 toneladas, ou 15 por cento. Preferiu-se, portanto, o augmento de 1889, como maior e quasi tanto como a somma dos outros dois! Porque se não preferiu estender a comparação aos annos de 1887 e 1890 e adoptar como base a somma dos tres augmentos? Chegava-se a mais, sem necessidade de recorrer aos 20 por cento, e procedia-se com a mesma força de logica e de inducção.

Les moyens adoptés pour arriver à un résultat si précis, c'est tout ce qu'il y a de plus extravagant!

Il chercha, pour l'exportation, de s'appuyer sur le trafic d'un chemin de fer dans l'intérieur du Transvaal, entre Krugersdorp et Boksburg. De s'appuyer, disons-nous et nous n'y sommes pas au juste. Ce que mr. Wileman a réellement fait, c'est de prendre ce trafic intérieur et local et de le verser, en bloc, sur le compte du chemin de fer de Lourenço Marques.

Il y a, en outre, quelque chose de plus singulier: c'est le calcul pour ce qui concerne l'importation.

Afin de calculer le trafic ascendant de ce chemin de fer (c'est ce qui correspond à l'importation), le consulteur n'a trouvé rien de mieux que de comparer le mouvement total, ascendant et descendant, des 3:000 kilomètres des chemins de fer du Cap et du Natal, en 1888 et 1889, et de verser l'accroissement du trafic en 1889, avec 20 par cent en plus, sur le compte du chemin de fer de Lourenço Marques. Ainsi il a trouvé:

	Tonnes
Trafic des chemins de fer Cap et Natal en 1888.....	609:487
Trafic des chemins de fer Cap et Natal en 1889.....	808:775
Accroissement 1889.....	199:388
Et, en lui ajoutant 20 pour cent	39:587
L'importation par Lourenço Marques doit être.....	239:245[1]

[1] Il y a à noter, outre l'absurdité, l'intention du calcul. Le mouvement de ces chemins de fer s'est toujours accru, comme il est naturel; mais jamais autant qu'en 1889. Nous avons sous les yeux les rapports du Cap, depuis 1887 jusqu'à 1890, où l'on consigne les accroissements suivants: de 1887 à 1888, 55:000 tonnes ou 15 par cent; de 1888 à 1889, 126:000 tonnes ou 30 par cent; de 1889 à 1890, 79:000 tonnes ou 15 par cent. On a préféré l'accroissement de 1889, comme le plus grand et presque égal à la somme des deux autres! Pourquoi ne pas avoir préféré comme base pour le calcul l'accroissement total de 1890 sur 1887? On serait arrivé à un chiffre plus élévé, sans qu'il y eût besoin de prendre les 20 par cent, et on aurait procédé tout aussi logiquement qu'on l'a fait.

Ora, por esta fórma e com este criterio, não é muito que se chegue a tres milhões e meio de valor! Se o consultor tivesse querido proceder mais terra a terra, procurando elementos praticos e positivos em vez de dados como os que apresenta; se, em vez de ir buscar o trafego de um caminho de ferro local, cuja importancia não carecemos de conhecer para concluir que não é base possivel para qualquer conjectura quanto a exportações, e em vez de ir indagar o augmento que de um anno para o outro teve o trafego nas linhas inglezas, augmento cuja relação com as importações provaveis por Lourenço Marques tambem não comprehendemos; se, em vez de tanto devaneio, tivesse olhado para a linha portugueza e para os resultados que a sua exploração estava dando (o primeiro dever de um avaliador é ver o objecto que se avalia), teria encontrado o seguinte:

Trafego em toneladas

	Materiaes de caminho de ferro	Materiaes de construcção	Mercadorias diversas	Total
1.° semestre de 1890.....	1:418	1:322	1:512	4:252
2.° semestre de 1890.....	6:843	1:817	3:738	12:398
1.° semestre de 1891.....	3:856	4:317	2:259	10:432
2.° semestre de 1891.....	8:182	3:843	5:510	17:535
Total em 2 annos.....	20:299	11:299	13:019	44:617

Dos dois annos anteriores, em que a exploração correu pelas mãos de quem lhe incumbiu a avaliação, tambem podia ter recebido esclarecimentos. Emfim, não lhe teriam faltado elementos para estudar as condições economicas do trafego, se é que d'este se queria partir para a avaliação e não d'esta para aquelle.

Outro consultor, o sr. Wheeler, foi n'este ponto mais franco. Não desceu a calculos nem a estatisticas. A sua opinião é que seria um bom emprego de capital comprar o caminho de ferro no seu estado actual, com

Par ce train, on le voit, et avec cette logique, ce n'est pas trop que l'on arrive aux 3 1/2 millions! Si le consulteur aurait voulu s'acquitter un peu plus terre à terre et tâcher de se procurer des éléments pratiques et positifs, au lieu d'exhiber les données qu'il fournit; si, au lieu de se retrancher sur le trafic d'un chemin de fer local, dont nous n'avons que faire de l'importance pour venir à bout de juger qu'il ne peut nullement servir de base dans l'exportation; si, au lieu encore d'aller chercher l'accroissement que le trafic a eu, d'une année à l'autre, dans les lignes anglaises; accroissement dont nous ne comprenons pas non plus la relation avec la probabilité des importations par Lourenço Marques; si, enfin, au lieu de tant d'extravagance, il eût regardé et la ligne portugaise et les résultats de son exploitation (car le premier devoir d'un estimateur c'est de voir l'objet que l'on estime), voilà ce qu'il aurait trouvé:

Trafic en tonneaux

	Matériaux de chemin de fer	Matériaux de construction	Marchandises diverses	Total
1er semestre 1890	1:418	1:322	1:512	4:252
2e semestre 1890.....	6:843	1:817	3:738	12:398
1er semestre 1891.....	3:856	4:317	2:259	10:432
2e semestre 1891.....	8:182	3:843	5:510	17:535
Total de 2 années.....	20:299	11:299	13:019	44:617

Il aurait pu obtenir aussi des informations pour les deux années précédentes, où l'exploitation suivait par le compte de ceux qui l'ont chargé de l'estimation. Certes, les éléments pour étudier les conditions économiques du trafic ne lui auraient point fait défaut, si c'est du trafic que l'on voulait arriver à l'estimation, au lieu de partir de l'estimation pour arriver au trafic.

Un autre consulteur, mr. Wheeler, a eu, sur ce point, un peu plus de franchise. Il ne s'embrouille pas dans des calculs ou des statistiques. Son opinion c'est qu'il serait une bonne affaire que d'acheter le chemin

todos os direitos accessorios da concessão primitiva, por £ 2.500:000 esterlinas.

Que grande solução, a d'este consultor, para a presente pendencia! Dava para satisfazer o capital das reclamações, para o governo portuguez se embolsar das suas despezas, e ainda ficava saldo para attender a juros!

Pois, apesar de tudo, estas consultas e respostas, ou porque provassem pouco ou porque provassem de mais, foram postas de lado pelos adversarios para base das reclamações.

Qual foi então a base que se adoptou, perguntar-se-ha?

Muito simples: Reclamar o valor das obrigações e das acções emittidas, ou que se dizem tel-o sido. Em obrigações havia, segundo o balanço de 1888, £ 497:400 emittidas, e £ 2:600 por emittir.

Segundo se allega, esta emissão completou-se, e ainda depois se fez outra por £ 250:000. Chamam-lhes obrigações de primeira e segunda hypotheca, sem que saibamos bem em que valores foi constituida tal hypotheca, nem por que titulos. Deve ter sido sobre as £ 425:000 de obrigações não emittidas da companhia concessionaria, as quaes nem sequer chegavam para garantir a primeira emissão da companhia ingleza.

Em acções, o capital social de cada companhia figurára ser de £ 500:000.

Reclamar o da companhia portugueza parecia impor-se-lhes como uma necessidade para se poder chegar a alguma cousa de parecido com as £ 2.000:000. Atemorisados, porém, com as illações a que tal facto se poderia prestar, recorreram a um expediente que é de todos o mais frisante n'esta deploravel especulação, a saber: não se referirem ás acções da companhia portugueza, mas duplicarem o valor nominal das da companhia ingleza!

N'esta altura das suas combinações deve-os ter acommettido um profundo pezar, qual o de terem limitado o seu capital social a £ 500:000. Se o tivessem fixado no

de fer, dans son état actuel, tous droits accessoires de la concession primitive y compris, moyennant 2 1/2 millions sterling.

La belle solution pour le démêlé à résoudre! Tout d'un coup, elle acquittait le capital des réclamations, elle emboursait le gouvernement portugais et elle laissait encore un solde pour combler les intérêts!

Et, malgré tout, soit que ces consultations et réponses eussent prouvé peu, ou soit qu'elles eussent prouvé trop, les adversaires les ont rejetées comme base de réclamations.

Quelle a donc été la base où l'on s'est tenu?

Elle fut, pourtant, bien simple: La réclamation de la valeur des obligations et des actions émises ou que l'on dit émises. Selon la balance de 1888 il y avait £ 497:400 d'obligations émises, et £ 2:600 d'obligations à émettre.

Cette émission se compléta, à ce que l'on dit, et une autre vint ensuite de £ 250:000. On les classe d'obligations de première et second hypothèque sans que nous sachions bien dans quelles valeurs et dans quels titres cette hypothèque a été constituée. Ce doit être sur les £ 425:000 d'obligations non-émises de la compagnie concessionnaire, et qui ne parvenaient même pas à garantir la première émission de la compagnie anglaise.

Le capital social de chacune des compagnies figurait pour £ 500:000.

Pour atteindre quelque chose de semblable aux deux millions, la nécessité leur imposait de réclamer le capital de la compagnie portugaise; mais effrayés des conséquences auxquelles le fait aurait dû se prêter, ils ont eu recours à un moyen, le plus tranchant parmi tous dans cette déplorable spéculation. Ils ne se rapportent pas aux actions de la compagnie portugaise, mais ils doublent la valeur de celles de la compagnie anglaise! Voilà le fait.

Arrivés là, un regret intime aurait dû les saisir, d'avoir limité le capital social à £ 500:000! L'eussent-ils fait dans le double, le déboursé aurait été de même nul,

duplo, o desembolso teria sido do mesmo modo nenhum, e escusavam de estar agora com tantas difficuldades para compor as £ 2.000:000!

Chegaram, portanto, a £ 1.750:000, que era quasi a conta; e foi então que, pelo lado americano, se suggeriu a idéa de coroar o edificio com mais £ 142:500, quantia que com juros acrescidos arredondava a cifra total das reclamações.

Mas d'onde procedem as £ 142:500?!

Sempre muito simplesmente, do seguinte:

O coronel Mac-Murdo era accionista por £ 280:000. Como as de qualquer outro, estas acções passam de uma assentada a representar o duplo, isto é, £ 560:000; mas como são do sr. Mac-Murdo, que foi quem recebeu todas de graça, e ainda mais £ 117:500 do producto da primeira emissão de obrigações, pareceu-lhes justo que se lhes attribuisse um maior valor. Esse maior valor, na rasão de mais 51 por cento, é que constitue o adminiculo das £ 142:500!

Eis o que são as reclamações dos adversarios e os seus fundamentos.

A propria companhia concessionaria, quando demandada pela sua empreiteira n'estes termos, havia de dizer com sobrada rasão que as suas responsabilidades tinham de ser apuradas á face das contas da empreitada e segundo o estado em que lhe entregassem as obras.

Certamente, ella não deixaria de esmiuçar devidamente as contas que se lhe apresentassem, para pagamento das quaes tinha antecipadamente entregue as £ 425:000 de suas obrigações. Pelo que respeitava ás obrigações e acções da companhia ingleza, a sua replica poderia ser sobremodo instructiva. Tinha exemplo de casa quanto a phantasias sobre o chamado capital-acções, para poder pôr em saliente relevo toda a desfaçatez do pedido.

Quanto ao capital-obrigações, esmiuçando ponto por ponto, desde os *prospectus* até ao dinheiro realisado e ao modo da sua applicação; desde as £ 117:500 dadas ao sr. Mac-Murdo para distribuir uma parte, a ti-

et ils s'épargnaient, à présent, des efforts si pénibles pour atteindre les 2 millions!

Et, pourtant, ils parviennent à £ 1.750:000, le compte à peu près. C'est alors que du côté américain on rêve de couronner la bâtisse avec £ 142:500 encore, chiffre qui faisait, intérêts en sus, le compte rond des réclamations.

Mais ou sont-ils allés trouver ces £ 142:500?

Très naturellement dans ceci:

Le colonel Mac-Murdo était actionnaire pour £ 280:000. Ces actions comme, d'ailleurs, celles de tout autre actionnaire deviennent, tout d'un coup, valeur double, soit £ 560:000; mais comme elles sont à mr. Mac-Murdo, qui les a reçues gratis et encore, par dessus le marché, £ 117:500 du produit de la première émission d'obligations, il est bien juste qu'on leur rapporte une valeur plus grande. Cette valeur, dans la raison de 51 pour cent en sus, voilà ce qui constitue l'adminicule des £ 142:500!

Les réclamations des adversaires y sont avec leurs appuis.

La compagnie concessionnaire, elle même, devant un litige semblable, répondrait, et elle aurait bien raison, que ses responsabilités devaient être vérifiées en face des comptes de l'entreprise et selon l'état des ouvrages que l'on aurait à lui rendre.

Certes, elle ne laisserait pas d'examiner, de près, les comptes présentés, pour le paiement desquels elle avait déjà rendu les £ 425:000 de ses obligations. Pour ce qui touche aux actions et aux obligations de la compagnie anglaise, sa réplique pouvait être instructive outre mesure. Elle avait des exemples bien près quant aux fantaisies au sujet du soi-disant capital-actions, pour mettre au vif l'impudence de la demande.

Quant au capital-obligations, en raisonnant de point en point, depuis les *prospectus* jusqu'aux sommes versées et à leur emploi; dès les £ 117:500 données à mr. Mac-Murdo, afin qu'il en distribua, à titre de

tulo de presente, pelos directores da companhia, até á segunda emissão que se diz feita por £ 250:000, esmiuçando bem, repetimos e perguntaremos: até onde chegaria a replica da companhia concessionaria e que ordem de responsabilidades poderia ella lançar em rosto a quem ousava fazer-lhe o pedido?!

Uma ultima observação e com ella remataremos o nosso trabalho.

Não sabemos qual foi o dinheiro realisado por emissão de obrigações, nem conhecemos qual a conta desenvolvida da sua applicação. Quem subscreveu sabia, ou tinha obrigação de saber, que dava o seu dinheiro a uma companhia que, alem de outros fins diversos constantes dos estatutos, tinha o de tomar por empreitada a construcção d'este caminho de ferro, sem que lhe competisse direito algum sobre a concessão feita pelo governo portuguez.

Em boa fé e com os documentos á vista, nunca se poderia allegar e provar o contrario.

D'esse dinheiro, o que teve applicação util e conforme aos contratos, comprehende-se que o reclamem do governo portuguez em conta do justo valor que tiver o caminho de ferro. O que foi esbanjado ou applicado a outros fins, escusado é dizer quem responde por elle e tem obrigação de o repor ou pagar. O *Times*, quando a proposito da primeira emissão de obrigações aconselhava que se restituisse o dinheiro a quem tinha subscripto *bona fide,* dizia que os adiantamentos feitos ao sr. Mac-Murdo teriam de ser pagos pelos promotores da companhia se aquelle os não devolvesse. São as consequencias sabidas do contrato de mandato.

Este o nosso parecer; mas o governo portuguez responderá como tiver por melhor e mais digno ás conclusões adversas. A nossa missão era oriental-o na deducção da sua defeza, colligindo e coordenando os documentos a esse fim destinados, bem como estudando o assumpto e dando conta do re-

cadeau, une partie aux directeurs de la compagnie, jusqu'à la deuxième émission que l'on dit faite pour £ 250:000; en raisonnant, disons-nous, sur ce capital-obligations, nous demanderions bien la portée de la réplique de la compagnie concessionnaire, et l'espèce de responsabilités qu'elle pourrait rejeter sur celui qui oserait lui faire une exigence pareille?!...

Une remarque encore. Elle sera le terme de notre travail.

Nous ne sommes pas au fait de l'argent versé contre émission d'obligations et nous ne connaissons pas davantage le compte développé quant à l'application de cet argent. Mais celui qui a souscrit savait, ou était censé de savoir, comment il confiait son argent à une compagnie qui, outre des attributions différentes stipulées dans les statuts, avait celle de prendre à forfait la construction de ce chemin de fer, et cela sans le moindre droit sur la concession faite par le gouvernement portugais.

En bonne foi et à la face des documents, jamais on n'arriverait à prétendre ou à prouver le contraire.

Or, la part de ces versements qui a eu un emploi utile et en rapport aux contrats, on comprend qu'ils l'exigent du gouvernement portugais à concurrence de la juste valeur du chemin de fer. Mais ce qui a été ou gaspillé ou détourné de son application naturelle, il va sans dire qui en répond et qui en doit restituer ou payer l'importance. Quand le *Times,* à propos de la première émission d'obligations, conseillait la restitution du capital à qui avait souscrit *bona fide,* il disait que les avances à mr. Mac-Murdo devraient être payées par les promoteurs de la compagnie, si celui-ci ne jugeait pas à propos de les rendre. Telles sont les conséquences issues du contrat de mandat.

Voilà pour notre opinion. Cependant, le gouvernement portugais répondra aux conclusions adverses ce qu'il jugera le mieux et le plus digne. Notre tâche, à nous, était non seulement de l'orienter dans la déduction de sa défense, en rassemblant et en classant les documents sur le sujet,

sultado do nosso estudo. Essa missão julgâmos tel-a cumprido, depondo nas suas mãos a presente memoria com todos os documentos a que a mesma se refere.

mais aussi d'étudier la question et de lui donner compte des résultats de notre étude. Cette tâche nous croyons l'avoir remplie en lui présentant ce mémoire et les documents qui s'y rapportent.

INDICE DOS CAPITULOS

TABLE DES CHAPITRES

INDICE DOS CAPITULOS

Introducção 1

PARTE I

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista geral

CAPITULO I

Condições do problema ferro-viario no sul de Africa

O Transvaal e o Estado de Orange. — Origem, formação, situação e condições do desenvolvimemto das duas republicas. — Necessidade de vias de communicação para o seu commercio. — Não possuem portos maritimos. — As suas vias fluviaes são insufficientes. — Os caminhos de ferro. — Papel que estão destinados a representar na causa da civilisação africana. — Portugal como nação colonial. — O que se deve ter em vista nas concessões d'estes caminhos de ferro.— Condições do problema ferro-viario no sul d'Africa —Vantagens naturaes do porto de Lourenço Marques. — Comparação com os outros portos commerciaes: situação geographica; condições technicas dos traçados e difficuldades da construcção; condições economicas do trafego. — Desenvolvimento da exploração mineira no Transvaal. — A feição politica da questão. — Sentimento nacional no Transvaal. — No Estado de Orange. — Importancia da questão para Portugal e Inglaterra.—O que as colonias do Cabo e do Natal fizeram sobre este assumpto. — Situação dos seus caminhos de ferro: em 1875; em 1877; durante a occupação ingleza no Transvaal; em 1883; em 1885; depois de 1885. — Sacrificios financeiros.— Melhoramentos nos portos. — Situação geral 23

CAPITULO II

Tratados e convenções internacionaes

Os tratados como origem de direitos e obrigações entre os estados. — A concessão fez-se para cumprimento de compromissos internacionaes existentes. — Tratado de 1869. — Suas disposições quanto á linha de limites. — O texto portuguez e o texto hollandez. — Necessidade da demarcação sobre o terreno. — O ponto de juncção do caminho de ferro na fronteira. — Tratado de 11 de dezembro de 1875. — Resumo das suas disposições. — O protocollo da mesma data quanto ao caminho de ferro. — Troca das ratificações adiada até 7 de outubro de 1882. — Tratado não ratificado de 1879 entre Portugal e a Gran-Bretanha. — Opinião do plenipotenciario britannico sobre as condições do caminho de ferro de Lourenço Marques como linha internacional. — Convenções entre a Gran-Bretanha e o Transvaal. — Tratado de Sand-River em 1852. — A occupação ingleza do Transvaal em 1877. — A independencia da Suazilandia. —

TABLE DES CHAPITRES

Introduction..... 1

PARTIE I

La question du chemin de fer de Lourenço Marques au point de vue général

CHAPITRE I

Conditions de la question des chemins de fer au sud de l'Afrique

Le Transvaal et l'État d'Orange. — Origine, formation, situation et conditions de développement des deux républiques. — Besoin de voies de communications pour leur commerce.— Les ports maritimes leur manquent, et les voies fluvielles sont insuffisantes. — Les chemins de fer. — Leur rôle dans la cause de la civilisation africaine. — Le Portugal comme pays colonial. — A quoi doit-on viser dans les concessions de ces chemins de fer. — Conditions du problème dans l'Afrique Méridionale.— Avantages naturels du port de Lourenço Marques. — Comparaison avec d'autres ports concurrents : situation géographique ; conditions techniques des tracés et difficultés de construction ; conditions économiques du trafic. — Développement de l'exploitation minière au Transvaal. — L'aspect politique de l'affaire. — Le sentiment national au Transvaal. — L'État d'Orange. — Importance de la question pour le Portugal et la Grande-Bretagne. — Ce que les colonies du Cap et du Natal on fait sous ce rapport. — Situation de leurs chemins de fer : en 1875 ; en 1877 ; pendant l'occupation anglaise au Transvaal ; en 1883 ; en 1885 et ultérieurement. — Sacrifices financiers. — Agrandissements des ports. — Situation générale..... 23

CHAPITRE II

Traités et conventions internationales

Les traités en tant que cause de droits et d'obligations entre les États. — La concession a été faite pour l'accomplissement d'engagements internationaux préexistants. — Le traité de 1869. — Ce qu'on y stipula quant à la délimitation des territoires. — Le texte portugais et le texte hollandais. — Nécessité d'une démarcation sur le terrain. — Le point de jonction du chemin de fer à la frontière. — Traité du 11 décembre 1875. — Résumé de ces dispositions. — Le protocole de la même date quant au chemin de fer. — L'échange des ratifications n'eut lieu que le 7 octobre 1882. — Traité non ratifié de 1879 entre le Portugal et la Grande-Bretagne. — Opinion du plénipotentiaire britannique sur les conditions du chemim de fer de Lourenço Marques comme ligne internationale. — Conventions entre la Grande-Bretagne et le Transvaal. — Traité de 1852 dit de Sand-River. — L'occupation anglaise au Transvaal en 1877. — L'indépendance

IV

Convenção de Pretoria em 3 de agosto de 1881. — Restabelecimento da autonomia do Transvaal sob a suzerania ingleza. — Convenção de 27 de fevereiro de 1884. — Nova convenção de 2 de agosto de 1890. — A convenção de 17 de maio de 1884 entre Portugal e o Transvaal. — Resumo das suas disposições. — O que se estipulou no protocollo da mesma data e por troca de notas. — Teor do pedido do Transvaal para a concessão de um *tramvay* e da resposta do governo portuguez. — Apreciação geral sobre esta convenção. — Seu fim. — Rapidez e difficuldades das negociações. — A iniciativa da concessão portugueza não foi favoravel. — O projecto de accordo de 19 de janeiro de 1883. — Desconfianças do Transvaal quanto ás garantias de execução da concessão portugueza. — Tratados de março de 1889 entre as duas republicas e alcance dos mesmos tratados quanto aos interesses da linha portugueza 41

CAPITULO III

Dos traçados, estudos e projectos relativos ao caminho de ferro

Insufici'encia de conhecimentos geographicos sobre o Transvaal na occasião do tratado de 29 de julho de 1869. — Comparação das cartas de Jeppe, edições de 1868 e 1877. — A historia do caminho de ferro no Transvaal. — Concessão Moodie, em 1872. — Sua caducidade. — Resoluções do governo da republica. — Vem á Europa o presidente. — Tratado de 1875 com Portugal. — Emprestimo hollandez. — Primeiros estudos no Transvaal. — Sobrevem a occupação ingleza. — Estudos do primeiro traçado portuguez, pelo valle do Umbeluse. — Rasões que fazem repudiar este traçado. — Portaria de 3 de agosto de 1882, incumbindo de novos estudos e de uma missão em Pretoria o engenheiro Machado. — Condições especiaes d'esta commissão. — Rapidez de execução quanto aos estudos dos novos traçados pela Matalha e pelo Incomati, feitos em poucos dias de outubro e novembro de 1882. — Missão do engenheiro Machado a Pretoria. — O Transvaal prefere o traçado pelo Incomati e convida o engenheiro Machado para estudar o traçado transvaaliano. — Analyse do ante-projecto pelo Incomati á face da respectiva memoria descriptiva de 30 de abril de 1883. — Portaria de 8 de junho de 1883, encarregando o engenheiro Machado dos estudos definitivos pelo Incomati e permittindo-lhe acceitar a commissão do Transvaal. — Desempenho d'esta commissão. — Duas campanhas de estudo, nos periodos de agosto a dezembro de 1883 e de agosto a dezembro de 1884. — Rectificação da extensão da linha portugueza na primeira campanha d'estes estudos. — Communicação d'este facto ao governo portuguez e diversas informações do engenheiro Machado sobre o mesmo assumpto.... 65

PARTE II

A questão do caminho de ferro de Lourenço Marques sob o ponto de vista especial

CAPITULO I

A concessão de 14 de dezembro de 1883

Propostas apresentadas ao governo para a concessão portugueza. — Auctorisações legislativas que havia para esse effeito. — Parecer da junta consultiva do ultramar. — Rapidez da concessão. — Considerações sobre o assumpto. — O plano da concessão foi examinado e discutido em Lisboa antes da apresentação da proposta. — Carencia de informações sobre a capacidade e idoneidade do concessionario. — Como se demonstra o empenho do ministro na execução d'este plano de concessão. — Analyse da concessão. — Obrigações da empreza quanto á apresentação dos estudos (artigo 38.º) e quanto á constituição da companhia (artigo 51.º) — Classificação das outras obrigações em tres grupos: construcção; exploração; reparações e conservação. — Resenha do primeiro grupo de obrigações e analyse dos artigos 1.º a 17.º e 40.º — Resenha do segundo grupo de obrigações e analyse dos artigos 29.º a 36.º e 41.º a 49.º — Resenha do terceiro grupo de obrigações e analyse dos artigos 19.º 24.º 25.º e 44.º — Classificação dos direitos e regalias da empreza em quatro grupos: exclusivos e privilegios; subsidios para a construcção; concessões de terrenos; isenções de impostos. — Resenha d'estes direitos e analyse dos artigos respectivos. — Analyse das disposições especiaes estabelecidas para sancção do contrato. — Casos de rescisão. — Subordinação da concessão á legislação portugueza. — Arbitragem para a resolução das questões emergentes 85

du Suaziland. — Convention de Pretoria du 3 août 1881. — Rétablissement de l'autonomie du Transvaal sous la suzeraineté de l'Angleterre. — Convention du 27 février 1884. — Nouvelle convention du 2 août 1890. — La convention du 17 mai 1884 entre le Portugal et le Transvaal. — Résumé de ses dispositions. — Ce qu'on a stipulé au protocole de la même date et par échange de notes. — Teneur de la demande du Transvaal quant à la concession d'un *tramway* et de la réponse du gouvernement portugais. — Appréciation générale de cette convention. — Son but. — Rapidité et difficultés des négociations. — L'iniciative de la concession portugaise n'a pas été favorable. — Le projet d'accord du 19 janvier 1883. — Défiance du Transvaal quant à la garantie pour l'exécution de la concession portugaise. — Traités de mars 1889 entre les deux républiques, et leur portée quant aux intérêts de la ligne portugaise 41

CHAPITRE III

Traces, études et projets relatifs au chemin de fer

Insuffisance des connaissances géographiques quant au Transvaal lors du traité du 29 juillet 1869. — Les cartes de Jeppe, éditions 1868 et 1877, comparées. — Historique du chemin de fer au Transvaal. — Concession Moodie en 1872. — Déchéance de cette concession. — Résolutions prises par le gouvernement de la république. — Le président de la république vient en Europe. — Traité de 1875 avec le Portugal. — Emprunt hollandais. — Les premières études au Transvaal. — L'occupation anglaise survient. — Études du premier tracé portugais, dit de l'Umbeluse. — Raisons qui ont fait rejeter ce tracé. — L'arrêté ministériel du 3 août 1882 charge l'ingénieur Machado de faire de nouvelles études et d'aller à Pretoria. — Conditions spéciales de cette commission. — Les études des deux nouveaux tracés, dits de la Matalha et de l'Incomati, sont faites en peu de jours, du 4 octobre à la mi-novembre 1883. — Mission de l'ingénieur Machado à Pretoria. — Préférence du Transvaal pour le tracé par l'Incomati. — Mr. Machado est invité de faire les études au Transvaal. — Résumé de l'avant-projet par l'Incomati d'après le mémoire descriptif du 30 avril 1883. — Arrêté ministriel du 8 juin 1883. — Mr. Machado est chargé de faire les études définitives pour le tracé de l'Incomati et on lui permet d'accepter la commission du Transvaal. — Comment il s'acquitte de cette commission. — Deux campagnes d'études, du mois d'août au mois de décembre 1883 et l'autre du mois d'août au mois de décembre 1884. — Rectification de l'étendue de la ligne portugaise dans la première campagne de ces études. — Le gouvernement portugais est averti de ce fait. — Quelques informations de l'ingénieur Machado sur ce sujet 65

PARTIE II

La question du chemin de fer de Lourenço Marques sous son point de vue spécial

CHAPITRE I

La concession du 14 décembre 1881

Soumissions présentées au gouvernement portugais pour la concession. — Autorisations législatives existant à cet effet. — Avis du comité consultatif d'outremer. — Rapidité de la concession. — Considérations sur ce sujet. — L'idée de la concession a été examinée et débattue à Lisbonne avant la soumission. — Manque d'informations sur la capacité et l'aptitude du concessionnaire. — Comme on démontre le grand intêrêt du ministre à l'exécution de ce plan de concession. — Analyse de l'acte de concession. — Obligations de l'entreprise en ce qui concerne la présentation des plans (article 38) et la constitution de la compagnie (article 51). — Classification des autres obligations en trois groupes : construction ; exploitation ; réparations et conservation. — Exposé du premier groupe d'obligations et analyse des articles 1 à 17 et de l'article 40. — Exposé du deuxième groupe d'obligations et analyse des articles 29 à 36 et 41 à 49. — Exposé du troisième groupe d'obligations et analyse des articles 19, 24, 25 et 44. — Classification des droits et des avantages de l'entreprise en quatre groupes : droits exclusifs et priviléges ; subsides pour la construction ; concessions de terrains ; exemption d'impôts. — Exposé de ces droits et analyse des articles relatifs. — Analyse des dispositions spéciales arrêtées pour la sanction du contrat. — Cas de rescision. — Subordination de la concession à la législation portugaise. — Arbitrage pour la résolution des différends qui en résultent 85

VI

CAPITULO II

Da execução do artigo 38.°

Obrigações e direitos das emprezas quanto a planos e traçados dos caminhos de ferro concedidos. — Prasos que se estabeleceram quanto a esta concessão de harmonia com a proposta do concessionario. — Rasões da insufficiencia do ante-projecto que existia. — Como foi desaproveitado o primeiro praso de quarenta dias. — Terminava a 23 de janeiro e o engenheiro partiu a 21. — Providencias do ministro para que se fornecessem a esse engenheiro todos os esclarecimentos. — O engenheiro Machado vem expressamente de Pretoria a Lourenço Marques para esse effeito. — Seu desapontamento, sabendo que o engenheiro da empreza não tinha trazido os planos. — Suas informações em officio de 4 de abril de 1884. — O concessionario pede prorogação do praso em officio de 28 d'esse mez. — É-lhe concedida, por portaria de 2 de maio, até 2 de julho. — Comparação entre as cartas do concessionario em 27 de abril e 27 de junho. — As chuvas foram um pretexto. — O governo tinha fundamento legal para rescindir a concessão. — O concessionario adopta como definitivo o ante-projecto do governo. — Alterações que propõe na carta de 27 de junho. — Analyse d'essas alterações e demonstração da falta de criterio com que foram apresentadas. — Propõe para quatro capitulos do orçamento uma reducção até quantia equivalente ao que estava orçado para um só capitulo. — O motivo real d'este pedido estava na indicação final da carta. — Liberdade de curvas e de rampas; para que se pediu e como se justificou. — Abstrusa e capciosa allegação de um desnivel de 60 metros na juncção das duas linhas na fronteira. — Informação da repartição em 12 de julho. — Considerações sobre este assumpto. — A alteração quanto á largura da via. — Era contra o contrato e contra o projecto. — O concessionario pretende justifical-a como necessidade de harmonisar a largura das duas linhas. — Extraordinaria incongruencia d'este pedido. — Outras alterações propostas. — Considerações sobre o resultado da execução dada ao artigo 38.° — Perderam-se dez mezes sem vantagem alguma para os effeitos legitimos da concessão..... 103

CAPITULO III

Da execução dada ao artigo 51.°

Reserva quanto á traducção franceza dos documentos colligidos. — Accepção official da palavra portugueza *empreza* nas concessões de caminhos de ferro. — Sentido em que foi empregada na presente concessão. — Os direitos e obrigações do concessionario tinham de passar para a companhia. — A palavra *empreza* designava aquelle que tivesse esses direitos e obrigações. — Falta de fundamento da reclamação americana sob este ponto de vista. — Analyse do artigo 51.°, no seu preceito e na sua sancção. — A obrigação cumpriu-se antes do praso, mas de modo incompleto e pouco satisfactorio. — O governo reservou-se a faculdade de approvar os estatutos. — O que significa esta reserva, segundo a legislação portugueza e as praticas estabelecidas. — Qualquer violação da lei ou das concessões é um abuso das emprezas quando propõe os estatutos. — O consentimento que resulta da approvação dos estatutos é uma benevolencia ou condescendencia a todo o tempo susceptiveis de emenda ou alteração. — É digno de reparo ter-se apresentado um segundo projecto de estatutos com alterações essenciaes a outro anterior, já approvado por portaria de 24 de março de 1884. — Como o concessionario aproveitou o ensejo das negociações sobre a convenção com o Transvaal para a apresentação d'esse segundo projecto. — Analyse das disposições consignadas n'este segundo projecto que eram menos compativeis com a lei e com a concessão. — Maneira capciosa como nos artigos 2.° e 20.° se constituiu uma direcção estrangeira para a companhia. — Observações sobre a redacção do artigo 4.° — Analyse do artigo 8.° e sophismação que se fez do capital social á sombra d'esta disposição. — Analyse do contrato de 26 de maio entre a companhia e o concessionario. — A venda ou trespasse da concessão. — Especulação do concessionario quanto ao capital social. — Nem um ceitil de desembolso. — Analyse do artigo 43.° quanto á faculdade de emissão de obrigações. — A segunda parte do contrato de 26 de maio, quanto á empreitada geral para a construcção. — Considerações finaes sobre a execução do artigo 51.° 119

CHAPITRE II

Exécution de l'article 38

Droits et obligations des entreprises par rapport aux plans et aux tracés des chemins de fer accordés. — Délais établis dans cette concession, conformément à la soumision du concessionnaire. — Motifs de l'insuffisance de l'avant-projet existant. — Comme on a négligé de profiter du premier délai de quarante jours. — Ce délai a expiré le 23 janvier et l'ingénieur est parti le 21. — Mesures du ministre pour qu'il fût fourni à cet ingénieur tous renseignements. — L'ingénieur Machado vient exprès de Pretoria à Lourenço Marques dans ce but. — Son désappointement en apprenant que l'ingénieur de l'entreprise n'avait point apporté les plans. — Ses informations par lettre du 4 avril 1884. — Le concessionnaire demande la prorogation du délai, par lettre du 28 du même mois. — On la lui accorde jusqu'au 2 juillet, par arrêté du 2 mai. — Comparaison des lettres du concessionnaire, du 27 avril, et du 27 juin. — Les pluies ont servi de prétexte. — Le gouvernement avait un fondement légal pour annuller la concession. — Le concessionaire adopte comme définitif l'avant-projet du gouvernement. — Modifications qu'il y propose dans la lettre du 27 juin. — Analyse de ces modifications, où l'on démontre le manque de discernement qu'il y a eu en les présentant. — Il propose pour quatre chapitres du devis une réduction jusqu'à concurrence de la somme prévue pour tout un chapitre. — Le vrai motif de cette demande se trouve dans le § final de la lettre du 27 juin. — Liberté dans la fixation des courbes et des rampes, pourquoi elle a été demandée, et comment elle se justifie. — Allégation abstruse et captieuse d'une différence de niveau de 60 mètres dans la jonction des deux lignes, à la frontière. — Rapport officiel du 12 juillet. — Considérations sur cette affaire. — Modification quant à la largeur de la voie. — La demande était en opposition au contrat et au projet. — Le concessionnaire cherche à la justifier par la nécessité de régulariser la largeur des deux lignes. — Absurdité inouïe de cette demande. — D'autres modifications proposées. — Considérations sur l'exécution qu'a eu l'article 38. — Il a été perdu dix mois sans le moindre avantage pour les buts légitimes de la concession..... 103

CHAPITRE III

Exécution donnée à l'article 51

Réserve quant à la traduction française des pièces recueillies. — Acception officielle du terme portugais *empreza* dans les concessions de chemins de fer. — Sens dans lequel on l'a employé dans la présente concession. — Les droits et les obligations du concessionnaire devaient passer à la société. — Le mot *empreza* désignait ceux qui avaient ces droits et ces obligations. — Manque de fondement de la réclamation américaine sous ce point de vue. — Analyse de l'article 51, quant au dispositif et à la sanction. — L'obligation a été remplie avant l'expiration du délai, mais incomplètement et d'une manière peu satisfaisante. — Le gouvernement s'est réservé la faculté d'approuver les statuts. — Ce qu'implique cette réserve d'après la législation portugaise et les usages établis. — Toute violation de la loi ou des concessions, en soumettant les statuts, est un abus des *emprezas*. — Le consentement qui résulte de l'approbation des statuts est un acte de bienveillance et de condescendance susceptible, à tout temps, d'être modifié ou rectifié. — Il est remarquable que l'on ait présenté un deuxième projet de statuts avec des modifications essentielles au précédent déjà approuvé par arrêté du 24 mars 1884. — Comme le concessionnaire profite de l'occasion des négociations relatives à la convention avec le Transvaal pour soumettre ce deuxième projet. — Analyse des dispositions mentionnées dans ce deuxième projet qui n'était guère compatible avec la loi et la concession. — Manière captieuse comme à l'article 2 et à l'article 20 il est constitué pour la société une direction étrangère. — Remarques sur la rédaction de l'article 4. — Examen de l'article 8. — Sophistiquerie qu'il y a eu par rapport au capital social, grâce à cette disposition. — Analyse du contrat du 26 mai entre la compagnie et le concessionnaire. — Vente ou transfert de la concession. — Spéculation du concessionnaire quant au capital social. — Il n'est pas déboursé un centime. — Analyse de l'article 43 sur la faculté d'émettre des obligations. — Deuxième partie du contrat du 26 mai pour ce qui est de la construction générale à forfait. — Considérations finales sur l'exécution de l'article 51 119

CAPITULO IV

Das relações entre o governo e a companhia até o começo dos trabalhos

(Maio de 1884 a maio de 1886)

Considerações sobre as difficuldades com que luctam os governos para conduzir as suas relações com as emprezas concessionarias de obras publicas. — Perigo das excessivas condescendencias e dos extremos rigores. — Difficuldade de manter um justo equilibrio entre aquelles extremos. — Os nove pedidos da companhia em requerimento de 20 de maio de 1884. — Falta de opportunidade d'esses pedidos. — Deferimento que tiveram por portaria de 24 d'esse mez a fim de facilitar a execução do contrato. — Em que pontos contrariaram a concessão e serviram os interesses da companhia. — Novos pedidos em requerimento de 5 de fevereiro de 1885 sob evidente pressão do concessionario. — Deferimento que tiveram por portaria de 3 de março seguinte. — Planos e projectos do concessionario que revelam o seu proposito de querer negociar a concessão em vez de a executar lealmente. — Como, por que modo e com quem. — Importancia do direito de fixar as tarifas sobre o ponto de vista d'esta especulação. — O que se faz para se conseguir um reconhecimento de tal direito. — Como se deve entender o silencio do contrato a este respeito. — Rasões de inducção para a intervenção do governo, segundo diversos artigos. — Disposições da legislação portugueza sobre este assumpto. — Incongruencias da argumentação dos interessados a este respeito. — Officio da companhia em 30 de abril de 1885. — Resposta que teve em 4 de maio. — A causa determinante foi o desejo de ajudar a companhia a vencer as suas difficuldades financeiras. — Era uma falsa causa, segundo os bons principios. — Inconvenientes d'esta resposta, e partido que d'ella se tirou, sem vantagem alguma para o fim que o ministro tinha em vista. — Analyse da resposta. — Reconheceu-se implicitamente que a pretensão da companhia se não fundava em artigo algum da concessão porque se fez referencia exclusiva aos estatutos de 1884. — Estes não podiam alterar as condições da concessão, e de facto, n'este ponto, não fizeram alteração. — Analyse do artigo 17.º n.º 2.º dos estatutos. — Mais se comprova a falta de fundamento d'esta referencia pela disposição que veiu a incluir-se nos estatutos de 1885. — Em que consistiu e por que modo se inseriu. — Concomitancia da reforma dos estatutos com outros pedidos da companhia, em fins de 1885. — O pedido da concessão dupla de terrenos. — O pedido da prorogação do praso da construcção por um anno, sob condição dos trabalhos começarem em junho de 1886. — O ministro só desattendeu o pedido da concessão dupla de terrenos. — Concede-se a prorogação do praso por decreto de 28 de dezembro de 1885. — Fiado na promessa da companhia, o governo faz saber ao Transvaal que os trabalhos começarão em junho de 1886. — A companhia não cumpre e o governo vê-se forçado a mandar começar os trabalhos para honrar o compromisso tomado..... 137

CAPITULO V

Das relações entre o governo e a companhia durante o periodo dos trabalhos

(Maio de 1886 a fevereiro de 1887)

Considerações sobre a attitude do governo, sobre a apathia da companhia e sobre a actividade do concessionario, durante o periodo dos trabalhos. — Carta e telegramma de 21 de maio de 1886 e analyse das informações e propostas que ahi se faziam por parte do concessionario. — Mallogro das negociações entaboladas com o banqueiro Leemans de Bruxellas. — Correspondencia relativa a este assumpto. — Os officios de 8 de julho de 1886 por parte da companhia. — A resposta do governo em portaria de 15 do mesmo mez. — Analyse d'essa resposta em comparação dos pedidos feitos pela companhia. — Como a direcção da companhia considerou essa resposta. — O que mandou dizer para Londres. — A que motivos se devia attribuir o mallogro das operações financeiras. — Situação precaria da companhia. — Necessidade de pôr ponto n'esta situação. — As estações officiaes debateram o direito do governo a rescindir a concessão, e opinaram n'esse sentido. — O officio da companhia em 16 de fevereiro de 1887 relata todas as difficuldades da situação. — Como tentou reunir uma assembléa geral para resolução d'essas difficuldades. — Opposição e embaraços por parte dos directores de Londres e de Mac-Murdo. — Expedientes extraordinarios de que este lançou mão. — Tres cartas notaveis que por esse tempo vieram de Londres. — A de 18 de dezembro de 1886 do vice-presidente em Londres ao presi-

IX

CHAPITRE IV

Relations entre le gouvernement et la compagnie jusqu'au commencement des travaux

(Mai 1884 à mai 1886)

Considérations sur les difficultés avec lesquelles les gouvernements luttent dans le cours de leurs rapports avec les entreprises concessionnaires de travaux publics. — Dangers des condescendances excessives et des rigueurs extrêmes. — Difficulté de tenir le milieu entre ces deux extrêmes. — Les neuf demandes de la compagnie dans sa requête du 20 mai 1884. — Inopportunité de ces demandes. — Résolution favorable qu'il y a été donnée par arrêté du 24 de ce mois, afin de faciliter l'exécution de la concession. — Points dans lesquels elles sont contraires à la concession et ont servi les intérêts de la compagnie. — Nouvelles demandes, par requête du 5 février 1885, sous la pression évidente du concessionnaire. — Résolution favorable qu'elles obtinrent par arrêté du 3 mars suivant — Plans et projets du concessionnaire qui décellent sa résolution arrêtée de transférer la concession au lieu de loyalement la mettre à exécution. — Comment, de quelle manière, et à qui. — Importance du droit de fixer les tarifs sous le point de vue de cette spéculation. — Ce qu'il a été fait pour obtenir la reconnaissance de ce droit. — Comment doit être interprété le silence de la concession à cet égard. — Raisons par induction pour l'intervention du gouvernement portugais d'après divers articles. — Disposition de la législation portugaise à ce sujet. — Incongruité dans les raisonnements des intéressés à cet égard. — Lettre de la compagnie du 30 avril 1885. — Réponse qui y a été donnée le 4 mai. — Le motif déterminant a été le désir d'aider la compagnie à surmonter ses embarras financiers. — C'était un faux motif selon les bons principes. — Inconvénients de cette réponse et parti qu'il en a été tiré, sans le moindre avantage pour le but auquel le ministre visait. — Examen de la réponse. — Il a été reconnu implicitement que la prétention de la compagnie ne reposait sur aucun article de la concession, car onse rapporte exclusivement aux statuts de 1884. — Ceux-ci ne pouvaient changer les clauses de la concession et, en effet, sur ce point ils n'y ont fait aucune modification. — Analyse de l'article 17 n° 2. — On démontre mieux le manque de fondement de cette mention par la disposition que l'on vint à insérer dans les statuts de 1885. — En quoi elle a consisté et comment on l'a insérée. — Concomitance de la réforme des statuts et d'autres demandes de la compagnie à la fin de 1885. — La demande d'une double concession de terrains. — La demande de prorogation d'un an du délai, pour la construction, à charge de faire commencer les travaux en juin 1886. — Le ministre ne refuse que la demande d'une concession double de terrains. — Il a accordé la prorogation du délai par décret du 28 décembre 1885. — Comptant sur la promesse de la compagnie, le gouvernement a fait savoir au Transvaal que les travaux commenceraient en juin de 1886. — La compagnie ne s'en acquitte pas et le gouvernement se voit forcé à faire attaquer les travaux pour remplir l'engagement pris.. .. 137

CHAPITRE V

Rapports entre le gouvernement et la compagnie pendant la période des travaux

(Mai 1886 à février 1887)

Considérations sur l'attitude du gouvernement, sur l'apathie de la compagnie, et l'activité du concessionnaire pendant la durée des travaux. — Lettre et télégramme du 21 mai 1886 et examen des renseignements et des propositions que le concessionnaire y présente. — Insuccès des négociations entamées avec le banquier Leemans de Bruxelles. — Correspondance concernant cette affaire. — Les lettres du 8 juillet 1886 de la part de la compagnie. — La réponse du gouvernement par arrêté du 15 du même mois. — Examen de cette réponse en égard aux demandes faites par la compagnie. — Comment la direction de la compagnie considère cette réponse. — Ce qu'elle a fait dire à Londres. — A quoi il faut attribuer la non-réussite des opérations financières. — Situation précaire de la compagnie. — Nécessité de faire cesser cette situation. — Les autorités officielles ont discuté le droit du gouvernement à annuler la concession et ont émis un avis à cet effet. — La lettre de la compagnie du 16 février 1887 rapporte toutes les difficultés de la situation. — Comme on a tenté de réunir une assemblée générale pour résoudre ces difficultés. — Opposition et embarras soulevés de la part des directeurs de Londres et par Mac-Murdo. — Expédients extraordinaires auxquels ce dernier a eu recours. — Trois lettres remarquables venues de Londres à cette époque. — Celle du 18 décembre 1886 du vice-président

dente em Lisboa. — A de 28 do mesmo mez por parte do presidente de uma reunião de accionistas de Londres ao ministro. — A de 30 d'esse mez por Mac-Murdo ao ministro. — Protesto judicial de Mac-Murdo contra a convocação da assembléa geral para 4 de janeiro de 1887. — Assembléa geral de 1 de fevereiro seguinte. — O que ahi se passou. — Votação da proposta da retrocessão da concessão a Mac-Murdo por parte do seu proprio representante. — Considerações sobre este desenlace..... 165

CAPITULO VI

Da formação e intervenção da companhia ingleza «Delagoa Bay and East African Railway, Limited»

(Fevereiro e março de 1887)

Considerações preliminares sobre a subita formação da companhia ingleza. — Telegrammas que o ministro recebe em 14 de fevereiro de 1887. — O que d'elles se podia induzir. — O ministro expede instrucções immediatas ao agente financial em telegramma de 15. — Os interessados tornam a telegraphar ao ministro em 16, annunciando a vinda de um emissario a Lisboa. — O ministro resolve rescindir a concessão, e n'esse sentido se lavra um decreto em data de 3 de março. — Diligencias dos interessados para evitar a publicação d'esse decreto. — A companhia pede que se suste a publicação por 15 dias. — Resposta que se lhe deu em 5 de março. — Pedido de informações ao agente financial em 8 de março. — Resposta do agente em 12, remettendo um prospecto da nova companhia. — O ministro expede instrucções telegraphicas ao agente, em 16 de março, para salvaguardar futuras responsabilidades do governo. — Communicação d'essas instrucções á companhia em Lisboa, e aos interessados em Londres. — Commentario do *Times* sobre o assumpto. — Officio da companhia em 17 de março, participando que está habilitada a cumprir immediatamente a concessão. — Participa que contratou com a companhia ingleza a construcção, no uso do seu direito. — Resposta do ministro em 18 de março, acceitando a declaração da companhia. — Communicação d'esse facto ao agente financial, na mesma data. — Ordena-se a rectificação da traducção feita pelo agente financial ao n.º 4 do telegramma de 16 de março. — Em que consistia essa rectificação e por que motivo foi ordenada. — Considerações sobre o procedimento do governo em todo este assumpto. — O que o ministro portuguez em Londres informou em officio de 18 de março. — Irregularidades na constituição da companhia ingleza. — Analyse do contrato de 5 de março entre ella e Mac-Murdo — O que se deve entender pela responsabilidade limitada das sociedades anonymas. — A lei portugueza e a lei ingleza. — Os estatutos da companhia ingleza. — Os artigos 10-A e 66. — Considerações sobre as extraordinarias disposições d'estes artigos. — A carta do secretario da companhia ingleza ao *Times* em 16 de março. — O que se deve ajuizar quanto á seriedade da companhia ingleza em vista d'estes documentos. — Exemplo de um caso analogo apontado por Franqueville. — O contrato de 17 de março entre as duas companhias..... 187

CAPITULO VII

Da construcção do caminho de ferro até o começo da sua exploração provisoria

(Julho de 1886 a janeiro de 1888)

O governo ordena a entrega dos trabalhos á companhia, segundo instrucções de 19 de março de 1887. — A entrega verificou-se em 17 de maio seguinte. — Considerações sobre o modo como o engenheiro do governo se desempenhou da commissão na direcção dos trabalhos. — Estes comprehenderam a primeira secção da linha, segundo uma variante que se adoptou ao traçado de 1879. — O ponto de juncção d'esse traçado com o de 1882. — Informações officiaes sobre o modo como a companhia atacou e desenvolveu os trabalhos. — Officio do engenheiro Araujo em 10 de junho de 1887. — As informações do engenheiro Machado em seus officios de 2 e 26 de agosto e 29 de setembro. — Condições especiaes em que se encontrava o engenheiro Machado quanto a este caminho de ferro, de que fôra o principal e mais enthusiasta propugnador. — As suas informações em officio de 27 de outubro. — Mallogro das esperanças que nutria quanto á rapida conclusão da linha. — As questões sobre a ultima secção e sobre as tarifas. — Suas conferencias com os engenheiros da companhia. — Estabelecem-se tarifas absurdas e prohibitivas. — A construcção da ultima secção successivamente adiada. — O officio da companhia

à Londres au président à Lisbonne. — Celle du 28 du même mois de la part du président d'une réunion d'actionnaires à Londres au ministre. — Celle du 30 du même mois de Mac-Murdo au ministre. — Protestation judiciaire de Mac-Murdo contre la convocation de l'assemblée générale pour le 4 janvier 1887. — Assemblée générale du 1er février suivant. — Ce que y a eu lieu. — Votation par le propre représentant de Mac-Murdo d'une proposition pour que la concession fût rétrocédée à ce dernier. — Considérations sur ce dénouement..... 165

CHAPITRE VI

Création et intervention de la compagnie anglaise «Delagoa Bay and East African Railway, Limited»

(Février et mars 1887)

Considérations préliminaires sur la formation inopinée de la compagnie anglaise. — Télégrammes reçus par le ministre le 14 février 1887. — Ce qu'il peut en être inféré. — Le ministre envoie de suite des instructions à l'agent financier, dans le télégramme du 15. — Les intéressés télégraphient de nouveau au ministre le 16 annonçant le départ d'un agent pour Lisbonne. — Le ministre décide de résilier la concession et on dresse un décret à cet effet, en date du 3 mars. — Démarches des intéressés pour éviter la publication de ce décret. — La compagnie demande qu'elle soit ajournée pour 15 jours. — Réponse qu'il lui a été donné, le 5 mars. — Demande de renseignements à l'agent financier, le 8 mars. — Réponse de l'agent, le 12, en envoyant un prospectus de la nouvelle compagnie. — Le ministre adresse des instructions télégraphiques à l'agent, le 16 mars, pour sauvegarder les responsabilités du gouvernement à l'avenir. — Communication de ces instructions à la compagnie à Lisbonne et aux intéressés à Londres. — Commentaires du *Times* à ce sujet. — Lettre de la compagnie du 17 mars informant qu'elle est en mesure de remplir la concession immédiatement. — Elle communique que, en usant de son droit, elle a contracté la construction avec la compagnie anglaise. — Réponse du ministre le 18 mars acceptant la déclaration de la compagnie. — Communication de ce fait à l'agent financier, à la même date. — Il est ordonné à l'agent financier de rectifier la traduction qu'il a faite du n° 4 du télégramme du 16 mars. — En ce que consistait cette rectification, et pourquoi elle a été ordonnée. — Considérations sur la manière d'agir du gouvernement dans toute cette affaire. — Ce que le ministre portugais à Londres a communiqué par dépêche du 18 mars. — Irrégularités dans la constitution de la compagnie anglaise. — Examen du contrat du 5 mars entre cette dernière et Mac-Murdo. — Ce que l'on doit comprendre par responsabilité limitée des sociétés anonymes. — La loi portugaise et la loi anglaise. — Les statuts de la compagnie anglaise. — Les articles 10-A et 66. — Considérations sur les dispositions extraordinaires de ces articles. — La lettre du secrétaire de la compagnie anglaise du 16 mars au *Times*. — Ce que l'on doit penser de la sincérité de la compagnie anglaise en présence de ces documents. — Exemple d'un cas semblable rapporté par Franqueville. — Le contrat du 17 mars entre les deux compagnies..... 187

CHAPITRE VII

Construction du chemin de fer jusqu'à son ouverture provisoire à l'exploitation

(Juillet 1886 à janvier 1888)

Le gouvernement ordonne la remise des travaux à la compagnie suivant les instructions du 19 mars 1887. — La remise a eu lieu le 17 mai suivant. — Considérations sur la manière dont l'ingénieur du gouvernement s'est acquitté de sa commission dans la direction des travaux. — Ceux-ci ont compris la première section de la ligne d'après une variante introduite dans le tracé de 1879. — Point de jonction de ce tracé avec celui de 1882. — Renseignements officiels sur la manière dont la compagnie a attaqué et poussé les travaux. — Dépêche de l'ingénieur Araujo du 10 juin 1887. — Renseignements de l'ingénieur Machado dans ses dépêches du 2 et du 26 août, et du 29 septembre. — Conditions spéciales où se trouvait l'ingénieur Machado par rapport à ce chemin de fer dont il a été le principal et le plus passionné défenseur. — Ses renseignements par la dépêche du 27 octobre. — Son désappointement quant au prompt achèvement de la ligne. — Les questions sur les tarifs et sur la dernière section. — Ses conférences avec les ingénieurs de la compagnie. — Il a été établi des tarifs absurdes et prohibitifs. — La construction de la dernière section successivement ajournée. — Lettre de la compagnie du 29 octobre. —

em 29 de outubro. — Resposta do ministro em 7 de novembro. —Trocam-se novos officios entre a companhia e o ministro em 14 e 17 de novembro. — Concede-se uma prorogação de tres mezes por portaria de 19 de novembro. — Pedidos para ser auctorisada a exploração da parte construida. —Termos em que foram deferidos e sob que reservas. — Inauguração da exploração provisoria em 14 de dezembro de 1887. — Officios do engenheiro Machado e do governador de Moçambique sobre este assumpto, em 21 de dezembro de 1887. — Os commentarios do publico sobre o exagero das tarifas. — Os pedidos da companhia no seu officio de 20 de janeiro de 1888. — A resposta do ministro em officio de 31 do mesmo mez..... 215

CAPITULO VIII

Das relações com o governo do Transvaal, durante o periodo da construcção e da exploração provisoria da linha ferrea

Esboço da situação internacional da questão do caminho de ferro ao tempo da rehabilitação da companhia portugueza. — Telegrammas do ministro communicando este facto para Haya, Cabo e Pretoria. — Respostas que teve. — A nota de 22 de abril de 1887 do ministro do Transvaal. — Informações do consul portuguez em Pretoria. — A lucta dos interesses rivaes attingíra o auge. — Representação que os habitantes de Lourenço Marques dirigiram ao governo em fins de 1886. — Insistencia do Transvaal por um accordo de tarifas. — O ministro dirige á companhia o officio de 31 de maio de 1887 sobre este assumpto. — Resposta da companhia em 6 de junho. — Considerações sobre essa resposta. — Impressões no Transvaal. — A questão da fronteira. — Como o engenheiro Machado se houve a esse respeito. — Conferencia com os delegados do Transvaal e correspondencia trocada com o consul portuguez e com o governo de Pretoria. — O mappa esboço que serviu de base a estas negociações. — A que se reduzia a questão da fronteira; duas linhas propostas contradictoriamente de parte a parte, e uma terceira indicada por Portugal como mais conveniente ás estações terminaes das duas linhas. — O ministro auctorisou o engenheiro Machado a poder acceitar a linha proposta pelo Transvaal. — O governo da republica ficou n'essa intelligencia, mas annuiu a que proseguissem as negociações quanto á proposta da fronteira amplificada. — Os officios de 14 de setembro e 29 de novembro de 1887 sobre este assumpto. — O governo portuguez podia ter feito então o que veiu a fazer um anno mais tarde. — Porque o não fez e a que propositos obedeceu. — Instrucções do ministro do Transvaal em 13 de janeiro de 1888. — Officios do secretario d'estado do Transvaal em 10 de março seguinte. — A nota do ministro Blokland em 12 de junho de 1888. — O que o ministro respondeu a esta nota e para Pretoria. — Réplica e informações de 14 de julho de 1888. — Projecto de accordo de tarifas apresentado pelo Transvaal. — Pareceres officiaes sobre esse projecto. — Remessa d'elle em 5 de setembro á companhia. — As duas respostas da companhia em 20 d'esse mez e 12 de outubro. — A portaria de 24 d'este mez. — Officio da companhia em 26 pedindo esclarecimentos. — A portaria de 29 de outubro. — Officios da companhia em 6 e 30 de novembro. — Pareceres officiaes sobre o pedido da prorogação do praso. — Inducções sobre as verdadeiras causas d'esse pedido. — É desattendido por portaria de 27 de dezembro de 1888..... 237

CAPITULO IX

Da exploração provisoria e dos grandes estragos occasionados na linha ferrea durante esse periodo

(Março de 1888 a junho de 1889)

A fiscalisação do governo. — Fins e serviços a que tinha de attender: o da exploração propriamente dita, o das reparações da linha e o da construcção da ultima secção. — Difficuldades de tal missão. — A administração local do caminho de ferro era o reflexo da administração central das companhias. — A missão foi incumbida ao engenheiro Araujo que tinha dirigido as obras por parte do governo. — O seu relatorio de 12 de abril de 1888 sobre os primeiros estragos causados pelas chuvas. — Questão judicial entre o empreiteiro e a companhia. — Informações do engenheiro Araujo em 10 de maio. — Grande morosidade nas reparações. — Officios de 25 de maio e de 15 de junho instando com a companhia pela breve reparação da linha ferrea. — Precarias circumstancias financeiras da companhia. — Os seus intuitos quanto á exploração limitavam-se a aproveitar o trafico pela estação de Movene. — Condições d'essa localidade. —

Réponse du ministre le 7 novembre. — De nouvelles lettres sont échangées entre la compagnie et le ministre le 14 et le 17 novembre. — Une prorogation de trois mois est accordée par arrêté du 19 novembre. — Demande pour que l'on autorise l'exploitation de la partie construite. — Conditions dans lesquelles on l'accordée, et sous quelle réserve. — Inauguration de l'exploitation provisoire, le 14 décembre 1887. — Dépêches du 21 décembre 1887 de l'ingénieur Machado et du gouverneur de Moçambique à ce sujet. — Remarques du public sur les prix excessifs des tarifs. — Les demandes de la compagnie dans sa lettre du 20 janvier 1888. — La réponse du ministre par dépêche du 31 du même mois 215

CHAPITRE VIII

Relations du Portugal avec le gouvernement du Transvaal pendant la période de la construction et de l'exploitation provisoire du chemin de fer

Aperçu de la situation internationale de la question du chemin de fer lors de la réhabilitation de la compagnie portugaise. — Télégrammes du ministre donnant connaissance de ce fait à La Haye, au Cap et à Pretoria. — Réponses qui y ont été données. — La note du 22 avril 1887 du ministre du Transvaal. — Renseignements du consul portugais à Pretoria. — La lutte des intérêts rivaux est au plus fort. — Exposition que les habitants de Lourenço Marques adressèrent au gouvernement à la fin de 1886. — Insistance du Transvaal pour que l'on arrive à un accord sur la question des tarifs. — Le ministre adresse à la compagnie la dépêche du 31 mai 1887 sur cette question. — Réponse de la compagnie du 6 juin. — Considérations sur cette réponse. — Impressions au Transvaal. — La question de la frontière. — Manière d'agir de l'ingénieur Machado dans cette question. — Conférence avec les délégués du Transvaal, et correspondance échangée avec le consul de Portugal et le cabinet de Pretoria. — Le croquis qui a servi de base à ces négociations. — A quoi se réduisait la question de la frontière : deux lignes de limites proposées contradictoirement par les deux parties, et une troisième indiquée par le Portugal comme étant la plus convenable pour les stations terminus des deux voies ferrées. — Le ministre autorise l'ingénieur Machado à accepter la ligne proposée du Transvaal. — Le gouvernement de la république en prend connaissance et consent à ce que l'on poursuive les négociations sur la proposition d'une frontière plus large. — Les dépêches du 14 septembre et du 29 novembre 1887 à ce sujet. — Le gouvernement portugais aurait pu faire alors ce qu'il a fait un an plus tard. — Pourquoi il ne l'a pas fait et quelles idées l'on conduit. — Instructions du ministre du Transvaal le 13 janvier 1888. — Dépêches du secrétaire d'état du Transvaal du 10 mars suivant. — Note du ministre Blokland du 12 juin 1888. — Ce que le ministre á répondu à cette note et ce qu'il a fait dire à Pretoria. — Réplique et renseignements du 14 juillet 1888. — Projet d'accord sur les tarifs présenté par le Transvaal. — Avis officiels sur ce projet. — Envoi de celui-ci à la compagnie, le 5 septembre. — Les deux réponses de la compagnie le 20 du même mois et le 12 octobre. — L'arrêté du 24 de ce mois. — Lettre de la compagnie du 26, demandant des renseignements. — L'arrêté du 29 octobre. — Lettres de la compagnie du 6 et du 30 novembre. — Opinions officielles sur la demande de prorogation du délai. — Inductions sur les vrais motifs de cette demande. — Elle est refusée par l'arrêté du 27 décembre 1888 237

CHAPIPRE IX

Exploration provisoire et grands dégâts occasionnés à la voie ferrée pendant ce période

(Mars 1888 à juin 1889)

Le contrôle du gouvernement. — Ce contrôle avait à régler l'exploitation proprement dite, les réparations de la ligne et la construction de la dernière section. — Difficulté de cette mission. — L'administration locale du chemin de fer n'était que le reflet de l'administration centrale de la compagnie. — L'ingénieur Araujo qui avait conduit les travaux de la part du gouvernement fut chargé du contrôle. — Son compte-rendu du 12 avril 1888 sur les premiers dégâts causés par les pluies. — Litige entre l'entrepreneur et la compagnie. — Informations de l'ingénieur Araujo, le 10 mai. — Morosité excessive dans les réparations. — Dépêches du 25 mai et du 15 juin, pressant la compagnie pour la réparation de la voie. — On voit comme les ressources de la compagnie sont précaires. — Son dessein n'aboutit qu'à profiter du trafic par Movène. — Conditions de cette localité. — Moyens de transport pour l'intérieur, route construite et compagnie

Meios de transporte para o interior, estrada que se construiu e companhia que se organisou para esse effeito. — Difficuldades de vadear o Incomati. — Informações do engenheiro Araujo em 25 de setembro e 24 de outubro. — N'esta data ainda as reparações não estavam concluidas, e quasi se não trabalhava n'ellas. — A informação do mesmo engenheiro em 12 de janeiro de 1889 accusa irregularidades notaveis no serviço da exploração, devidas á falta de meios por parte das companhias. — Sobrevem os grandes desastres causados pelas chuvas de meiado janeiro: aterros arrastados, pontes destruidas e linha quasi arrazada desde Chicongene. — Officio á companhia em 28 de janeiro e resposta d'esta em 1 de fevereiro. — Relatorios do engenheiro Araujo em 13 e 22 de fevereiro. — A companhia limita-se a reparar a ponte Chicongene. — Telegramma do dito engenheiro em 6 de março e relatorio de 9. — O ministro manda insistir pela reparação e conclusão da linha dentro do praso fixado. — As insistencias do engenheiro fiscal e os subterfugios dos engenheiros da companhia. — A ponte provisoria de Movene e questão a que deu logar o uso d'ella. — Considerações sobre o absoluto desprezo com que são recebidas as instancias do engenheiro fiscal, desalento d'este e correspondencia trocada até fins de abril. — Chegou o termo do praso fixado para a conclusão da linha sem que nem ao menos estivesse completamente reparada qualquer das cinco pontes destruidas em janeiro 269

CAPITULO X

A rescisão da concessão

A rescisão era o logico epilogo dos factos narrados. — Só em 27 de março de 1889 é que se fez o contrato de empreitada para a conclusão da linha. — Analyse d'este documento a que o proprio empreiteiro chamou *contrato de bancarrota*. — As informações locaes que precederam a rescisão. — Telegrammas do engenheiro Araujo em 25 e 28 de maio. — O circumstanciado telegramma de 23 de junho. — A prorogação do praso teria sido prejudicial para todos. — Estavam feitos os tratados do Transvaal com Orange — Analyse dos officios da companhia de 1 e 3 de junho. — A consulta do procurador da corôa em 12 de junho. — Resumo das disposições do decreto de 25 de junho. — Officio de 26 e requerimento de 27 de junho por parte da companhia. — Importancia d'estes documentos por conterem as unicas allegações que a companhia concessionaria chegou a produzir. — Analyse e refutação das mesmas allegações. — Procedimento inqualificavel do representante das companhias em Lourenço Marques. — Cumulava as funcções de director do caminho de ferro com as de vice-consul interino da Inglaterra. — Requisita para o Cabo navios de guerra. — Os relatorios dos officiaes da marinha britannica fazem justiça ao procedimento das auctoridades portuguezas. — Como qualificam o procedimento do vice-consul. — Este allegou que procedêra segundo instrucções recebidas. — Declaração formal da companhia portugueza em contrario. — Não consta de igual declaração por parte da companhia ingleza. — Os directores portuguezes da companhia concessionaria exoneram-se de seus cargos e reclamam uma assembléa geral. — Os directores inglezes recusam a convocação da assembléa geral. — Incidente sobre a guarda dos livros, documentos e valores da companhia concessionaria. — As instrucções do governo inglez e as declarações do governo portuguez a tal respeito 291

CAPITULO XI

A administração da linha ferrea por parte do governo

Considerações preliminares sobre o objecto do capitulo. — Tem por fim demonstrar qual o estado do caminho de ferro, o que cumpria fazer-se e o que realmente se fez por parte do governo. — Analyse do inventario a que se procedeu. — Comparação dos resultados d'esse inventario com o orçamento que acompanhou o projecto do traçado approvado. — O accordo de 4 de setembro de 1889 entre a administração portugueza e a companhia neerlandeza. — Analyse das suas disposições. — Seus fins e alcance. — Apreciação da clausula que as companhias tinham querido impor para a realisação d'esse accordo. — Notas diplomaticas que depois do accordo se trocaram entre os governos de Portugal e do Transvaal. — O governo portuguez approvando o accordo exerceu um direito e cumpriu uma obrigação impreterivel. — As reparações e a conclusão da linha ferrea. — Aquellas foram feitas por administração directa e esta foi contratada com o empreiteiro Sawyer. — Difficuldades com que luctaram o engenheiro do governo e o empreiteiro. — Importancia das reparações a fazer. — Carestia dos jornaes e do material e desercões do pes-

organisée dans ce but. — Difficultés de guéer l'Incomati. — Informations de l'ingénieur Araujo le 25 septembre et le 24 octobre. — A cette date, les réparations n'était pas encore achevées et l'on n'y travaillait guère. — L'information du susdit ingénieur, le 12 janvier 1889, dénonce des irrégularités remarquables dans le service de l'exploitation provenant du peu de ressources des compagnies. — Grands désastres causés par les pluies de la mi-janvier : remblais charriés, ponts détruits, et la ligne à peu près ruinée depuis Chicongène. — Dépêche à la compagnie, le 28 janvier, et sa réponse le 1er février. — Comptes-rendus de l'ingénieur Araujo le 13 et 22 février. — La compagnie se borne à réparer le pont Chicongène. — Télégramme du susdit ingénieur le 6 mars et son compte-rendu du 9. — Le ministre insiste sur la réparation et la conclusion de la voie dans le délai arrêté. — Insistances de l'ingénieur du contrôle et détours des ingénieurs de la compagnie. — Le pont provisoire de Movène et différends que son usage entraîna. — Considérations sur le mépris absolu que l'on consacre aux instances de l'ingénieur Araujo, son découragement et correspondance échangée jusqu'à la fin-avril. — Le délai fixé pour la conclusion de la ligne arrive sans que, pour le moins, un seul des cinq ponts détruits en janvier soit entièrement réparé..... 269

CHAPITRE X

Déchéance de la concession

La rescision est l'épilogue logique des faits racontés. — Le contrat à forfait pour la conclusion de la ligne n'est effectué que le 27 mars 1889. — Analyse de ce document, que l'entrepreneur lui même classifia de *contrat de banqueroute*. — Informations locales qui précèdent la rescision. — Télégrammes de l'ingénieur Araujo les 25 et 28 mai. — Le télégramme circonstancié du 23 juin. — La prorogation du délai fixé aurait nuit à tout le monde. — Les traités entre le Transvaal et Orange étaient déja signés. — Analyse des lettres de la compagnie du 1er et du 3 juin. — Rapport du procureur de la couronne du 13 juin. — Résumé des dispositions du décret du 25 juin. — Lettre du 26 et requête de la compagnie du 27 juin. — Importance de ces documents : ils contiennent les seules allégations que la compagnie a pu présenter. — Analyse et réfutation de ces allégations. — Conduite inqualifiable du représentant des compagnies à Lourenço Marques. — Il cumulait les fonctions de directeur du chemin de fer et celles de vice-consul intérimaire de l'Angleterre. — Sa réquisition de vaisseaux de guerre pour le Cap. — Les comptes-rendus des officiers de la marine anglaise rendent honneur à la conduite des autorités portugaises. — Leur manière de qualifier celle du vice-consul. — Le vice-consul avance qu'il s'est borné à des instructions reçues. — La compagnie portugaise déclare formellement qu'elle n'a pas donné ces instructions. — On ne peut pas constater une déclaration semblable de la compagnie anglaise. — Les directeurs portugais de la compagnie concessionaire résignent leurs charges et réclament une assemblée générale. — Les directeurs anglais s'y refusent. — Incident sur la garde des livres, documents et valeurs de la compagnie concessionaire. — Les instructions du gouvernement anglais et les déclarations du gouvernement portugais sur ce sujet..... 291

CHAPITRE XI

Administration de la voie ferrée par le gouvernement

Considérations préliminaires sur l'objet de ce chapitre. — Son but est de démontrer quel était l'état du chemin de fer, ce qu'il fallait faire et ce que l'on a réellement fait de la part du gouvernement. — Analyse de l'inventaire élaboré. — Comparaison entre les résultats de cet inventaire et le devis qui suivait le projet du tracé approuvé. — La convention du 4 septembre 1889 entre l'administration portugaise et la compagnie néerlandaise. — Analyse de ses dispositions. — Son but et sa portée. — Appréciation de la clause que les compagnies avaient voulu imposer pour la réalisation de l'accord. — Notes diplomatiques échangées entre les gouvernements de Portugal et du Transvaal depuis l'accord. — Le gouvernement portugais en approuvant la convention a exercé un droit tout en accomplissant un engagement inévitable. — Les réparations et l'achèvement de la voie ferrée. — Les réparations sont faites par administration directe de l'état et l'ingénieur Sawyer est contracté por l'achèvement de la ligne. — Difficultés subies par l'ingénieur du gouvernement et l'entrepreneur. — Importance des réparations à faire. — Haut

soal. — Comparação das previsões da companhia com os resultados quanto ao custo das obras. — O que era o caminho de ferro antes e depois das reparações. — Elementos de prova sobre o estado anterior ás reparações. — Comparação entre os perfis longitudinaes do projecto approvado e da construcção realisada pela companhia. — Os defeito da construcção. — Causas da destruição das obras d'arte. — Os relatorios do engenheiro Araujo. — As despezas do governo 319

CAPITULO XII

A intervenção diplomatica

A intervenção diplomatica teve duas phases: antes e depois da rescisão. — Deu-se em outubro de 1888 para impedir a rescisão que se suppoz imminente. — O que a legação britannica em Lisboa mandou dizer para o seu governo em 10 e 19 d'esse mez. — Successivamente tambem o foi informando das portarias que fixavam o ultimo praso de oito mezes e das declarações de não prorogação que o governo portuguez fez ao parlamento em abril de 1889. — Sobre um e outro ponto não houve intervenção alguma diplomatica. — Em 3 de junho o governo inglez mandou pedir a prorogação do praso. — Despachos da legação britannica, em 5, 6 e 8 de junho, informando o seu governo sobre as respostas e intenções do ministro portuguez. — Os dois alvitres que este propunha e o parecer do ministro inglez. — Novo telegramma de Londres em 21, mandando instar pela prorogação para se concluirem as reparações da linha ferrea. — A legação britannica responde em 25. — Apreciação da legação sobre as absurdas reclamações que o agente da companhia lhe communicára em Lisboa. — O despacho inglez de 24 de junho. — Considerações sobre a natureza d'esse despacho. — A intervenção diplomatica toma o caracter de reclamação directa entre governos. — O governo portuguez teve conhecimento d'esse despacho depois de decretada a rescisão. — A sua nota de 26 de junho. — A arbitragem não podia recaír sobre o uso da faculdade concedida pelo artigo 42.º — Considerações sobre esta intervenção, considerada como procedente de direito internacional. — Em que consistiram as reclamações diplomaticas dos dois governos. — O governo portuguez rebateu todos os fundamentos d'essas reclamações. — A discussão diplomatica sobre o fundo da questão não prosegue. — As notas adversas de 18 e 21 de março. — Graves successos que por aquelles tempos tinham occorrido em Portugal. — As notas portuguezas de 20 e 22 de março. — Os dois governos respondem em 26 de abril, em fórma de *ultimatum*. — Resposta do governo portuguez em 1 de maio acceitando em principio a arbitragem internacional para resolver quanto á natureza do conflicto. — Este alvitre não é acceito e em notas de 17 e 19 de maio indicam os dois governos o modo da nomeação dos arbitros. — A nota portugueza de 26 de maio conforma-se em parte, suggerindo outro alvitre quanto á escolha das potencias. — Os governos inglez e americano em notas de 7 e 9 de junho não consideram admissivel esse alvitre e apenas annuem, em nota de 1 de julho, á preferencia portugueza na escolha do governo federal suisso. — Termos da nota collectiva que se assentou dirigir ao governo federal. — A entrega d'essa nota veiu a coincidir com o remate de outra pendencia diplomatica com a Inglaterra. — Influencia que essa outra pendencia póde ter tido sobre o procedimento de que se usou para com Portugal. — O incidente do adiantamento de £ 28:000 á companhia ingleza. — As notas e conferencia que a tal respeito se deram em 3, 5 e 25 de julho. — Considerações a que se póde prestar a apreciação d'este incidente. — A fallencia da companhia estava imminente desde antes a rescisão. — Porque é que o governo portuguez teve de ceder. — Varias approximações entre os incidentes das duas pendencias diplomaticas que Portugal teve com a Inglaterra 349

PARTE III

O processo perante o tribunal arbitral

CAPITULO I

Definição do litigio

Legitimidade das partes no litigio. — O governo portuguez figura por si proprio. — Os outros dois governos representam os *ayants-droit* dos seus paizes. — Os *ayants-droit* são a companhia

prix des journées, du matériel et désertions dans les ouvriers. — Les prévisions de la compagnie comparées avec le résultat du prix des travaux. — Ce que le chemin de fer était avant et après les réparations. — Moyens de preuve quant à l'état de la ligne avant les réparations. — On compare les profils longitudinaux du projet approuvé, et de la construction réalisée par la compagnie. — Fautes dans la construction. — Causes de la destruction des ouvrages d'art. — Rapports de l'ingénieur Araujo. — Dépenses du gouvernement..... 319

CHAPITRE XII

Intervention diplomatique

Les deux phases de l'intervention diplomatique : avant et après la rescision. — Cette intervention arrive en octobre 1888 pour empêcher la rescision que l'on prévoit imminente. — Ce que la légation britannique a fait dire le 10 et le 19 de ce mois à son gouvernement. — Elle l'informe, de même et successivement, des arrêtés qui ont fixé le dernier délai de huit mois et aussi de la déclaration d'avril 1889, faite par le gouvernement portugais au parlement, que la prorogation n'aura pas lieu. — Pas d'intervention diplomatique sur les deux points. — Le gouvernement anglais demande, le 3 juin, la prorogation du terme fixé. — Dépêches de la légation britannique les 5, 6 et 8 juin informant son gouvernement sur les réponses et les intentions du ministre portugais. — Les deux moyens suggérés par le ministre et l'opinion du ministre anglais. — Un nouveau télégramme de Londres, le 21, insistant sur la prorogation pour que les réparations de la voie soient terminées. — Réponse, le 25, de la légation anglaise. — Elle estime les réclamations absurdes que l'agent de la compagnie lui avait présentées à Lisbonne. — Dépêche anglaise du 24 juin. — Considérations sur la nature de cette dépêche. — L'intervention diplomatique devient une réclamation directe de la part des deux gouvernements. — Le gouvernement portugais n'a eu connaissance de cette dépêche qu'après le décret de la rescision. — Sa note du 26 juin. — L'arbitrage ne pouvait pas retomber sur l'usage de la faculté permise par l'article 42. — Considérations sur cette intervention au point de vue du droit international. — En quoi consistaient les réclamations diplomatiques des deux gouvernements. — Le gouvernement portugais réfute toutes les bases de ces réclamations. — La discussion diplomatique ne poursuit pas sur le fond de la question. — Les notes adverses du 18 et du 21 mars. — Événements très graves en Portugal pendant ce temps. — Les notes portugaises des 20 et 22 mars. — Les deux gouvernements répondent le 26 avril en forme d'ultimatum. — Réponse du gouvernement portugais le 1er mai acceptant en principe l'arbitrage international pour se prononcer sur la nature du conflit. — Cette idée étant mise de côté, les deux gouvernements indiquent le 17 et le 19 mai le mode d'élection des arbitres. — La note du 26 mai du gouvernement portugais s'y conforme en partie et suggère un autre projet quant au choix des puissances. — Les gouvernements anglais et américain, dans ses notes des 7 et 9 juin, ne jugent pas que ce projet soit admissible : ils n'acquiescent, dans leur note du 1er juillet, qu'à la préférence portugaise pour le gouvernement fédéral suisse. — Les termes de la note collective que l'on est convenu d'adresser au gouvernement fédéral. — La remise de cette note coïncide avec le dénouement d'un autre démêlé diplomatique avec l'Angleterre. — Influence que ce démêlé aurait pu avoir sur la conduite que l'on adopta envers le Portugal. — L'incident de l'avance de £ 28:000 à la compagnie anglaise. — Les notes et les pourparlers qui eurent lieu à cet effet, les 3, 5 et 25 juillet. — Considérations que l'on peut faire sur l'appréciation de cet incident. — La faillite de la compagnie était certaine, même avant la rescision. — Pourquoi le gouvernement portugais a dû céder. — Quelques approximations dans les incidents des deux démêlés diplomatiques que le Portugal a eu avec l'Angleterre... 349

PARTIE III

Le procès par-devant le tribunal arbitral

CHAPITRE I

Définition du litige

Légitimité des parties plaidantes. — Le gouvernement portugais figure personnellement dans le litige. — Les deux autres gouvernements y représentent les *ayants-droit* de leurs pays. — Les

Delagoa Bay e a viuva Mac-Murdo. — Os unicos contratos que podem ser invocados como fontes de direito e obrigação por parte dos adversarios. — Classificação das relações juridicas resultantes d'esses contratos. — Prova-se que as não havia de qualquer especie entre o governo portuguez e os *ayants-droit*. — É um vicio essencial de origem em que labora o litigio e um obice de direito que o tribunal tem de apreciar e superar. — A obrigação de todos é concorrer lealmente para esse fim. — O governo portuguez assim tem procedido. — Na discussão diplomatica insistiu pela constituição da arbitragem nos termos da concessão. — Teve de ceder, acceitando a arbitragem internacional sem a representação da companhia concessionaria. — As condições de direito continuaram comtudo a ser as mesmas. — O que significa a acceitação em principio de uma indemnisação pela rescisão e pela posse do caminho de ferro. — Prova-se que essa acceitação não é mais do que a equivalencia da obrigação de pôr o caminho de ferro em praça. — Analyse do compromisso arbitral sob o ponto de vista da competencia e jurisdicção com que o tribunal ficou para decidir toda a pendencia. — O governo portuguez não se arreceia d'essa jurisdicção sem embargo da desigualdade de situação em que se encontra em comparação dos governos auctores. — Em que consiste essa desigualdade 385

CAPITULO II

As questões do processo

Condensa-se a materia do debate sobre os seus pontos capitaes. — **A questão da ultima secção.** — Em que consiste a questão. — Prova official da insufficiencia dos estudos de 1882 pelas portarias de 3 de agosto de 1882 e 8 de junho de 1883. — A missão do engenheiro Machado em 1883. — A existencia da ultima secção resultou da verificação que então se fez quanto á situação da fronteira. — Communicação d'esse facto por officio de 20 de setembro. — A resposta do ministro a esse officio por officio de 26 de novembro. — Influencia do facto sobre a redacção de alguns artigos da concessão. — Especialisa-se a redacção dada ao artigo 38.º — Confronto da execução que de parte a parte se deu a esse artigo. — A portaria de 30 de outubro de 1884 e a reserva que n'ella se fez quanto á ultima secção. — A interpretação que se pretende dar a essa reserva não tem sombra de fundamento — A carta do concessionario em 27 de junho de 1884. — A informação da repartição competente sobre essa carta em 12 de julho, e os tramites que seguiu o processo da approvação dos planos. — As declarações dos prospectos para a emissão das obrigações em 1886 e 1887. — A parte comica da accusação sobre este assumpto. — Motivos por que não se exigiu a apresentação do projecto da ultima secção antes do começo dos trabalhos em 1887. — Conclusões sobre este assumpto. — **A questão das tarifas.** — Considerações preliminares sobre a materia. — O exclusivo sobre tarifas scientifica e economicamente considerado. — É um privilegio inadmissivel quanto a emprezas exploradoras nas condições especiaes d'esta concessão. — As duvidas e hesitações que a empreza mostrou sempre a este respeito. — A questão está *re integra*. — Os quesitos que podem ser formulados sobre o assumpto. — Nem a concessão nem a proposta do concessionario se referiam a semelhante privilegio. — O que se deve concluir d'ahi. — Não se póde admittir a titulo de compensação implicita da falta de subvenção pecuniaria. — Analyse do argumento que se funda nas disposições respectivas dos estatutos e na approvação d'estes pelo governo. — O argumento tirado das declarações ministeriaes feitas em diversas epochas. — Analysam-se as declarações feitas em maio de 1885. — Já as havia anteriores feitas em maio de 1884. — Em que circumstancias foram feitas e para que fim. — As declarações feitas em 31 de janeiro de 1888, seus motivos e intuitos. — As declarações parlamentares em abril de 1889. — A situação politica de então e a anterior. — Influencia que póde ter tido sobre a orientação governamental n'este assumpto. — Conclusões sobre o assumpto. — **A questão das relações com o Transvaal.** — Synthese das accusações a proposito da promessa do tramway. — Futilidade e inconsequencias da argumentação contraria. — A concessão de 17 de maio de 1884. — Termos em que foi tomada a iniciativa para as negociações respectivas. — Correspondencia preliminar. — O que significa o appello ao projecto de accordo de 19 de janeiro de 1883. — A situação respectiva das partes quanto á negociação. — Exame detalhado sobre a marcha e termos da negociação. — O que se conclue d'esse exame. — O que vale a arguição de *secreta* dirigida quanto á convenção. — Refutação de toda a argumentação dos adversarios sobre o assumpto. — A questão das tarifas sob o ponto de vista da moralidade. — Motivos que se apresentam para a rejeição do accordo sobre as tarifas. — Apreciação critica do caso. — Considerações finaes 399

ayants-droits sont la compagnie *Delogoa Bay* et la veuve Mac-Murdo. — Les seuls contrats qui puissent être invoqués par les adversaires comme sources de droits et d'obligations. — Classification des rapports juridiques qui résultent de ces contrats. — On prouve qu'il n'y en avait d'aucune espèce entre le gouvernement portugais et les *ayants-droit.* — C'est un vice essentiel d'origine où se trouve le litige, et un obstacle de droit que le tribunal est tenu d'examiner et d'aplanir. — Le devoir de tous est d'y concourir loyalement. — Le gouvernement portugais a agi de la sorte. — Dans la discussion diplomatique il a insisté pour que l'on établit l'arbitrage aux termes de la concession. — Il a dû céder, en acceptant l'arbitrage international sans la représentation de la compagnie concessionnaire. — Les conditions juridiques ont continué, toutefois, à être les mêmes. — Ce qui signifie l'acceptation, en principe, d'une indemnité par suite de la rescision et de la prise de possession du chemin de fer. — On prouve que cette acceptation corresponde à l'obligation de mettre le chemin de fer aux enchères. — Analyse du compromis arbitral, sous le point de vue de la compétence et de la juridiction qu'a le tribunal pour juger toute la contestation. — Le gouvernement portugais ne craint pas cette juridiction malgré le désavantage de sa situation par rapport à celle des gouvernements demandeurs. — En quoi consiste ce désavantage **385**

CHAPITRE II

Les questons du procès

On condense la matière du débat quant aux points capitaux. — **La question de la dernière section.** — En quoi consiste la question. — La preuve officielle de l'insuffisance des études faites en 1882, vu les arrêtés ministériels du 3 août 1882 et du 8 juin 1883. — La mission de l'ingénieur Machado en 1883. — La dernière section est le résultat de la vérification qui a été faite alors quant à la situation de la frontière. — Communication de ce fait par la dépêche du 20 septembre 1883. — Ce que le ministre y a fait répondre par la dépêche du 26 novembre. — Influence de ce fait sur la rédaction de plusieurs articles de l'acte de concession. — La rédaction de l'article 38 doit être spécialisée sous ce point de vue. — On fait le parallèle de l'exécution de cet article, de part et d'autre. — L'arrêté ministériel du 30 octobre 1884 et la réserve qu'y a été faite quant à la dernière section. — L'interprétation de la partie adverse est dénuée de tout fondement. — La lettre du concessionnaire du 27 juin 1884. — Le rapport du département ministériel compétent sur cette lettre, le 12 juillet, et toute la suite des démarches quant à l'approbation des plans. — Les prospectus pour l'émission des obligations en 1886 et 1887. — Le côté comique de l'attaque des adversaires sur ce sujet. — Les motifs pour lesquels le gouvernement portugais n'a pas exigé la présentation des plans de la dernière section avant le commencement des travaux en 1887. — Conclusions. — **La question des tarifs.** — Considérations préliminaires sur la matière. — Le droit exclusif sur les tarifs d'après les principes scientifiques et économiques. — Inadmissibilité de ce droit quant aux entreprises pour l'exploitation des chemins de fer dans les conditions de celui de Lourenço Marques. — Les doutes et les hésitations de l'entreprise à l'égard de ce soi-disant privilége. — C'est une question *re integra.* — Les propositions à discuter sur ce sujet. — L'acte de concession et la soumission du concessionaire ne faisaient aucune référence à ce privilège. — Ce qu'on a en droit conclure. — On ne peut pas l'admettre à titre de compensation implicite du manque d'une subvention pécuniaire. — Analyse de l'argumentation adverse à propos des dispositions des statuts à cet égard et de l'approbation de ceux-ci par le gouvernement. — L'argument fondé dans les déclarations ministérielles qui ont été faites sur ce sujet. — Examen des déclarations faites au mois de mai de 1885. — Il y en avait déjà d'autres faites en mai de 1884. — Dans quelles circonstances et dans quel but on les a fait. — Les déclarations du 31 janvier 1888, leurs causes et leur but. — Les déclarations faites au parlement en avril 1889. — Ce qu'était la situation politique d'alors et d'auparavant. — Influence qu'il en a résulté sur l'orientation du gouvernement à cet égard. — Conclusion. — **La question des relations avec le Transvaal.** — Résumé des accusations contre la promesse du tramway. — Futilité et inconséquence de l'argumentation adverse. — La convention du 17 mai 1884. — Dans quelles circonstances on a pris l'initiative de cette négociation. — Correspondance préliminaire. — Ce que signifiait l'appel au projet d'accord du 19 janvier 1883. — La situation réciproque des parties dans cette négociation. — On examine en détail la marche et les termes de toute la négociation. — Ce que l'on en peut conclure. — Quelle valeur a l'accusation de *secrète* contre la convention. — Réfutation de tous les arguments sur ce sujet. — La question des tarifs au point de vue de la moralité. — Les spéculations sur cette matière. — Les motifs que l'on présente pour le rejet de l'accord sur les tarifs. — Appréciation critique sur ce sujet. — Considérations finales **399**

XX

CAPITULO III

Conclusão

O inventario e avaliação foram actos previstos e ordenados pelo artigo 42.º da concessão. — Com que intuito. — A avaliação não era a base forçada para as licitações em praça. — Do producto d'esta deveriam saír as despezas feitas pelo governo, competindo á companhia o que restasse. — Reconhece-se que as despezas devam ser provadas e possam ser objecto de discussão. — Não assim o inventario que foi competente e legalmente feito. — O valor inventariado é aquillo a que o governo portuguez póde ser obrigado. — E sem vencimento de juros porque o caminho de ferro tem rendido negativamente. — Esta obrigação do governo portuguez é a equivalencia da que lhe corria, e não pôde ser cumprida, de pôr o caminho de ferro em praça. — Conjectura-se o que teria sido o resultado da praça em condições normaes. — Esse resultado difficilmente permittiria á companhia receber o valor inventariado. — Se isto se contestar, o governo portuguez deve instar ainda por essa solução, como a mais legal, a mais justa e a mais moral. — As conclusões adversas. — Propositos a que obedecem. — D'onde procedeu a idéa de dois milhões esterlinos. — Porque se não acceita o valor inventariado, nem mesmo o do custo da construcção, como base. — Como pensaram em valorisar a concessão. — A poesia dos calculos e os devaneios dos calculistas. — Desce-se a fazer a critica da avaliação mais desenvolvida. — O que tem sido o trafico effectivo nos annos de 1890 e 1891. — A valorisação da concessão é posta de parte. — Adopta-se a final como base das reclamações o valor das acções e das obrigações da companhia ingleza. — Como e por que meios se chega á cifra dos dois milhões. — O que diria e provaria a companhia portugueza se fosse demandada n'estes termos pela companhia empreiteira. — Duas palavras quanto aos portadores das obrigações. — Conclusão final 495

XXI

CHAPITRE III

Conclusion

L'inventaire et l'estimation étaient des actes prévus et ordonnés dans l'article 42 de la concession. — Dans quel but ils l'étaient. — L'estimation n'était point une base forcée pour les licitations. — Les dépenses faites par le gouvernement devraient être acquittées du produit des enchères, le surplus échéant à la compagnie. — On reconnaît que les dépenses puissent devenir lieu de discussion et de preuve. — Non pas l'inventaire qui a été dûment et légalement fait. — Le gouvernement portugais n'est tenu qu'à la valeur inventoriée, et cela sans intérêts en sus, vu que la recette du chemin de fer a été négative. — Cet engagement du gouvernement portugais revient au même que de mettre le chemin de fer aux enchères, tâche qui n'a pu être menée à bout. — On conjecture sur quel aurait dû être le résultat des enchères en des conditions normales. — Ce résultat devrait bien difficilement permettre à la compagnie de toucher la valeur inventoriée. — Si l'on y met de contestation, le gouvernement portugais aura à insister sur cette solution, comme la plus morale, la plus légale et la plus juste. — Les conclusions des adversaires. — Leurs buts. — D'où est venue l'idée des deux millions sterling. — Pourquoi l'on n'admet pas, comme base, la valeur inventoriée ou même celle du coût de la construction. — Comment a-t'on essayé de faire valable la concession. — La poésie des calculs et les rêveries des calculistes. — On passe à faire la critique de l'évaluation la plus développée. — Quel a été le trafic effectif dans les années 1890–1891. — On met de côté la valeur de la concession. — La valeur des actions et des obligations de la compagnie anglaise est adoptée, à la fin, comme base des réclamations. — Comment et par quels moyens l'on arrive au chiffre des deux millions. — Ce que la compagnie portugaise aurait pu dire et prouver si elle était, dans ces termes, forcée à un litige avec la compagnie anglaise. — Deux mots quant aux porteurs d'obligations. — Conclusion..... 495